

A.—Sri V. VENKATAPPA (Minister for Education).—

(a) No.

(b) No.

(c), (d) and (e) Do not arise in view of reply to clauses (a) and (b) above.

MYSORE MOTOR VEHICLES TAXATION BILL, 1957.

Motion to consider (contd.).

*ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪುಟ್ಟಸ್ವಾಮಿ (ಮೈಸೂರು).—ಸ್ವಾಮಿ, ನಾನು ಮೈಸೂರು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಮಸೂದೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಲು ಅವೇಕ್ಷೆ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮಸೂದೆಯು 18ನೆಯ ಪುಟದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಮಸೂದೆ ಮೂರು ನಿಯಮಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದನೆಯದು ಚೋಲುಗಳನ್ನು ವಜಾಮಾಡುವುದು, ಎರಡನೆಯದು ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿನಾಯಿತಿ ಮಾಡುವುದು, ಮೂರನೆಯದು ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಯಾವ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆಯೂ ಚೋಲರ ಮತ್ತು ಇತರ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹಾಕದ ಹಾಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸ ತಕ್ಕದ್ದು. ಈಗ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಈ ತೆರಿಗೆ ಬಾಬಿನಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಆದಾಯವನ್ನು ವಿಚಾರಿಸುವುದಾದರೆ, ಈಗ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು 1,49,09,595 ರೂಪಾಯಿಗಳ ವರಮಾನವಿದೆ. ಈಗ ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಪಾಸ್ ಮಾಡಿ, ಅದು ಕಾನೂನು ಆದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಈ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಆದಾಯ ಸುಮಾರು 2,23,15,792 ರೂಪಾಯಿಗಳೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಕೊಡ ಬೇಕಾಗಿ ಬರತಕ್ಕ ಹಣ 10,40,800 ರೂಪಾಯಿಗಳು. ಮತ್ತೆ ಆದಳತ ವೆಚ್ಚಕ್ಕಾಗಿ 6,51,000 ರೂಪಾಯಿ ಗಳು. ಇವೆರಡು ವಜಾ ಹೋದರೆ, ಸುಮಾರು ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯ ಸುಮಾರು 1,66,80,000 ರೂಪಾಯಿಗಳು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಅಡಕವಾಗಿರತಕ್ಕ ನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಿಯಮದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನಾನು ಸ್ವಲ್ಪ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಈಗ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಕಾಯಿದೆ ಪ್ರಕಾರ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮತ್ತೆ ಮೈರೇಜ್ ಸೆಸ್ ಎಂದು ಎರಡು ಇವೆ. ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಅನ್ನು ಪುರೇ ಒಂದೊಂದು ಸೀಟಿನ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ತೆರಿಗೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಅಡಕವಾಗಿರತಕ್ಕ ನಿಯಮಕ್ಕೂ ಈ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಅಡಕವಾಗಿರತಕ್ಕ ನಿಯಮಕ್ಕೂ ಬಹಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ. ಈ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸೀಟಿಗೂ 30 ರೂಪಾಯಿನಂತೆ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಾಯಕವಾಗಿ ತಕ್ಕದ್ದು ಎಂದು ಇದೆ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪ್ರಯಾಣಿಕನಿಗೂ 10 ರೂಪಾಯಿ ತೆರಿಗೆ ಇರತಕ್ಕದ್ದು ಎಂದು ಇದೆ. ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ 10 ಡಿಸ್ಕಿಕ್ಯುಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಈ ಕಾನೂನು ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರಕಾರ ಸೀಟಿನ ಮೇಲೆ

ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿರಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ವಿಧಿಸಿರುವ ತೆರಿಗೆ ಮತ್ತು ಮೈರೇಜ್ ಸೆಸ್ ಇವೆರಡನ್ನೂ ಅನ್ವಯ ಮಾಡಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರ ಈ ಉದ್ದೇಶ ಅಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕವಾದುದಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಪರ್ಯಾಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಬಿನ್ನೈಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಸೀಟಿಂಗ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ 30 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಕೊಟ್ಟರೆ ಎಷ್ಟು ದೂರ ಬೇಕಾದರೂ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬಹುದು. ಈಗ 200-300 ಮೈಲಿಗಳ ದೂರ ಎರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬಹುಶಃ ಅದು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡಿವಾರ್ಟ್ ಮೆಂಟಿನ ಬಸ್ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಮಾಲೀಕರು ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡು 100 ಮೈಲಿ, 200 ಮೈಲಿ, 250 ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೂ ತಮ್ಮ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಷ್ಟು ಹಣದ ಸೌಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಇರುವ, ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ದೂರದ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವ ಶಕ್ತಿಯಿಲ್ಲದಿರುವ, ಕೇವಲ ಒಂದೆರಡು ಮೂರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬಹಳ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿಸುವವರಿಗೆ ಈಗ ವಿಧಿಸಿರುವ ತೆರಿಗೆ ಬಹಳ ದುಬಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಬಹಳ ದೂರ ಓಡಾಡಿಸುವವರಿಗೆ ಈಗ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ವಿನಾಯಿತಿ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಇದು ಅಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕವಾದುದಲ್ಲ. ತೆರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ವ್ಯತ್ಯಾಸವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಸ್ವಲ್ಪ ರಬ್ಬಿ ಹಾಕಿದ್ದೇನೆ. ಟಾರ್ ರೋಡಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ಹಿಂದೆ ಮೈಲಿಗೆ ಒಂದಾಣೆಯಂತೆ ಜನರು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ರನಿಂಗ್ ಮೈಲಿ 32 ಮೈಲಿಯವರೆಗೂ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ಪುನಃ ಅದೇ 32 ಮೈಲಿಗಳು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಮೈರೇಜ್ ಸೆಸ್ 64 ಆಣೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಮೆಟರ್ ರೋಡಿಗೆ 8 ಕಾಸಿನಂತೆಯೂ, ಗ್ರಾವರ್ ರಸ್ತೆಗೆ 7 ಕಾಸಿನಂತೆಯೂ ಮೈರೇಜ್ ಸೆಸ್ ಕೊಡ ಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ರಸ್ತೆಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿಿದ್ದರೆ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು. ರಸ್ತೆಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಕಡಪೆ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು ಟಾರ್ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವಾಗ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ವೇರ್ ಅಂಡ್ ಟೇರ್ ಆಗದೆ ಅಷ್ಟು ಜಾಗೃತ ವಾಹನಗಳು ಕೆಟ್ಟ ಹೋಗಿರೆವರೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಮೆಟರ್ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡಿ ದರೆ ಎಷ್ಟೋ ವೇರ್ ಅಂಡ್ ಟೇರ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾವರ್ ರೋಡಿನಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವಾಗ ಬಸ್ಸಿನ ಟ್ರಿಕ್ಕರ್, ಟ್ಯಾಂಕ್ ಮತ್ತು ಇತರ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಜಾಗೃತ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಹಿಂದೆ ಕಾನೂನು ಮಾಡುವಾಗ ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸೀಟಿಂಗ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಮೈರೇಜ್‌ಸೆಸ್ ಇವೆರಡನ್ನೂ ಸೇರಿಸಿ ಅನುಕೂಲ ವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಅರೀತಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಮರಿಯಪ್ಪ (ಹಣಕಾಸಿನ ಇಲಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಅದು ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪುಟ್ಟಸ್ವಾಮಿ.—ಹೌದು. ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಅದು ಸಮರ್ಪಕ ವಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಇಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸಿನ ಮಾಲೀಕರು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಯಾವ ತಕರಾರೂ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ.

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪುಟ್ಟಸ್ವಾಮಿ)

ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದಿರತಕ್ಕ ಮನೂದೆಯಪ್ರಕಾರ 45 ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕುಳಿತುಕೊಂಡು 5 ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಿಂತುಕೊಂಡು ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ಬಸ್ಸು 65 ಮೈಲಿ ಓಡಿದರೆ—ಆ ರಸ್ತೆ ಒಂದನೆ ದರ್ಜೆಯ ದಾಗಿದ್ದರೆ 3,720 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದ್ದು ದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ 3,800 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಎರಡನೆಯ ದರ್ಜೆ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದರೆ 3,200 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದ್ದು ದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ 3,800 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಎಂದರೆ—ಈ ಹಿಂದೆ 65 ಮೈಲಿಗಳ ತನಕ 45 ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕುಳಿತು 5 ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಒಂದನೆ ದರ್ಜೆ ರಸ್ತೆಗೆ 3,720 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಮತ್ತು ಅದೇ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಎರಡನೆ ದರ್ಜೆ ರಸ್ತೆಗೆ 3,200 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೆವು. ಆದರೆ ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದಿರತಕ್ಕ ಮನೂದೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಎರಡನೇ ದರ್ಜೆ ರಸ್ತೆಗೂ ಕೂಡ ಅಷ್ಟೇ ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕುಳಿತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸಿಗೂ ಸಹ 3,800 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಎರಡನೆ ದರ್ಜೆ ರಸ್ತೆಗೆ 600 ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಹಾಗಾಯಿತು. ಒಂದನೆ ದರ್ಜೆ ರಸ್ತೆಯ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಈಗ ಹೊಸದಾಗಿ ಬೀಳತಕ್ಕ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ನ್ನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಮೆ ಒಂದೇ ಆದಹಾಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲರತಕ್ಕ ಊರುಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಲು ನಣ್ಣ ನಣ್ಣ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸ ರಾಗುತ್ತದೆ. ಹತ್ತಿರದ ಪ್ರಯಾಣಗಳಿಗೆ ದೊಡ್ಡ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಲು ಜನರಿಗಷ್ಟು ಶಕ್ತಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ಹೊಸ ಮನೂದೆಯ ಪ್ರಕಾರ 65 ಮೈಲಿಗಳೊಳಗೇ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕ 45 ಜನರು ಕುಳಿತು ಮತ್ತು 5 ಜನರು ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಕೊಡುವ ತೆರಿಗೆಗೂ ಮತ್ತು ಅದೇ 45 ಜನರು ಕುಳಿತು—5 ಜನರು ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸು 65 ಮೈಲಿಗಳಿಗೆ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಓಡಿದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಕೊಡುವ ತೆರಿಗೆಗೂ ಬಹಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ 65 ಮೈಲಿ ಫಾಸರೆಯೊಳಗೆ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಂಥ ನಣ್ಣ ನಣ್ಣ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ 3,720 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದ ಕಡೆ ಈಗ 3,800 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದರೆ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಹೆಚ್ಚಿನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ತೆರಲು ಅವರಿಗೆ ಶಕ್ತಿಯಿಲ್ಲ. ಈಗ 65 ಮೈಲಿಗಳ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು 120 ಮೈಲಿಗಳ ದೂರ ದೊಳಗೆ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಎಂದರೆ—45 ಜನರು ಕುಳಿತು—5 ಜನರು ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ, ಒಂದನೆ ದರ್ಜೆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಿದರೆ 5,910 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ; ಎರಡನೆ ದರ್ಜೆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಅದೇ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಿದರೆ 4,690 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈಗ ತಂದಿರತಕ್ಕ ಹೊಸ ಮನೂದೆಯಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಬಸ್ ಗಳಿಗೆ ಇನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ 3,800 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮಾತ್ರ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಂದರೆ ಹೀಗೆ ಹೆಚ್ಚು ದೂರು ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಸುಮಾರು 2,000 ರೂಪಾಯಿಗಳ ರಿಲೀಫ್ ಸಿಕ್ಕಿದಂತಾಯಿತು. ಇಷ್ಟೊಂದು ರಿಲೀಫನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಯಾರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡಲು ಶಕ್ತಿಯಿದೆಯೋ ಅಂಥವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿನಾಯಿತಿಯನ್ನು

ತೋರಿಸಿ ಯಾರಿಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡಲು ಶಕ್ತಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಂಥವರ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದು ಸರಿಯಾದ ನೀತಿಯಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ತಾವಿಗ ಹೊಸದಾಗಿ ತೆರಿಗೆಹಾಕಲು ಹೊರಟರಕ್ಕೆ ನೀತಿ ಸರಿಯಾದುದೇ ಅಥವಾ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರಿದ್ದಾಗ ಆಗಿನ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದ ಸರ್ವಿಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಮೈಲೇಜ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸರಿಯಾದುದೇ ಎಂಬುದನ್ನೇ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನಮಾಡಿನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಇನ್ನು ಈ ಮನೂದೆಯಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆಲ್ಲ ಟೋಲ್ ತೆರಿಗೆಯ ವಿನಾಯಿತಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ನಮ್ಮ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಈ ಟೋಲ್ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಸೂಲ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ ಹೇಳಿರತಕ್ಕ ವಿಧಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಯಾರೇ ಆಗಲಿ ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಅವರಿಗೆ ಯಾವ ವಿಧವಾದ ಅಡಚಣೆಯೂ ಇರಬಾರದೆಂದು ಹೇಳಿದೆ. ಇದು ಬಹಳ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾದಂಥ ವಿಚಾರ. ಆದರೆ ಈ ನಿಯಮ ಕೈನುಸಾರವಾಗಿ ಇಲ್ಲಿಯ ತನಕ ಯಾವ ಯಾವ ಕಡೆ ಎಷ್ಟು ಸೇತುವೆಗಳಾಗಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕಿ ಅದಕ್ಕೆ ಕೊಂಡು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಿ—ಆ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮೂಲಕ ಬರುತ್ತಿದ್ದಂಥ ಆದಾಯದಿಂದ ಅಲ್ಲದೇ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಈ ಒಂದು ಪಾಲಿಸಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದುದರಿಂದಲೇ ಈಗ ನಮ್ಮ ಕಾವೇರಿ-ಹೇಮಾವತಿ ಮುಂತಾದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣಮಾಡಲಿ ಅವಕಾಶವಾಯಿತು. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಈ ಸೇತುವೆಗಳ ಬಳಿ ವಸೂಲಾಗುತ್ತಿದ್ದಂಥ ಟೋಲಿನ ಮೊಬಲಗು ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳಿಗೆ ಸಂದಾಯವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ ಕಾಲ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ತರಹ ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ತರಹ ಪದ್ಧತಿಗಳಿದ್ದವು. ಮೈಸೂರು-ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಬೊಂಬಾಯ್ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ಗಡಿಯಲ್ಲಿ ಗಡಿಬಾಟುವಾಗ ಒಂದು ಬಗೆಯ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಸೂಲ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಗ ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ ಗಡಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕಂದಾಯ ವಸೂಲ್ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಾದದ್ದಲ್ಲ—ಅದು ನ್ಯಾಯವಾದದ್ದಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಹಾಗೆ ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತೆಗೆದುಹಾಕಿದುದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಆ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಈ ಬಾಬಿನಿಂದ ಕೊಂಚ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂಬುದಾಗಿ ಈ ಮನೂದೆಯಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಆ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಈ ಟೋಲ್ ಇತ್ಯಾದಿ ಬಾಬಿಗಳಿಂದ ಬರುತ್ತಿದ್ದ ವರಮಾನವೇನಿತ್ತು ಇನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಆ ವರಮಾನದ ಬಾಬಿಗಳನ್ನು ಅವು ಕಳೆದುಕೊಂಡುಬಿಡಲಿ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಬಾಬಿನಿಂದ ಎಷ್ಟು ಮೊಬಲಗನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಡಲಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದರ ವಿವರವಾಗಿ ಈಗ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿಯ ತನಕ ಕೆ.ಆರ್. ಸಾಗರದಲ್ಲಿ ಟೋಲ್ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದರು. ಈ ದಿವಸ ಕೆ.ಆರ್. ಸಾಗರದ ಅಣೆಕಟ್ಟೆಯ ಮೇಲೆ ಒಂದು ಪ್ಯಾನ್ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ರೂಪಾಯಿ 1-8-0 ಕಂದಾಯ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ತೆರಿಗೆ ಕೂಡ ಈ ಹೊಸ ಮನೂದೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಹೊರಟುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ತನಕ ಬೃಂದಾವನದ ಮೈಟನ್‌ನೇಟ್ ಬೀಚನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಅಲ್ಲದೆ ಅದನ್ನು ನೋಡಲು ಬರತಿದ್ದಂಥ ಜನರ ಮೇಲೆ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದ ತೆರಿಗೆ ಆದಾಯದಿಂದ ಪಡೆಯಲು

ತ್ರಿದ್ವರು. ಇನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸಹ ವಜಾಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆಯೋ—ಎಂಬ ವಿಚಾರವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಪರಿಶೀಲನೆಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಮನೋದೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಇನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಟೋಲ್ ಇತ್ಯಾದಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಮುನ್ನ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಆ ಲುಕ್ಕಾನನ್ನು ಭರ್ತಿ ಮಾಡಿಕೊಡಲು ಆಯಾಯ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಈ ಕಾನೂನು ಜಾರಿಗೆ ಬರುವ ಮುನ್ನ 3 ವರ್ಷಗಳ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಏನಿತ್ತೋ ಅಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಆ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಈ ಬಾಬಿಯಿಂದ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದೆ. ಆದರೆ ಕೆಲವು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಫೀಜನ್ನು ವಸೂಲ್ಯಾಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಹೇಗೆಂದರೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಮತ್ತು ಆ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜನರ ಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕೂ ಆ ಕೆಲವು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳು ಮುನಿಸಿಪಲ್ ಅಕ್ಟಿನ ಪ್ರಕಾರ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡಿನಿಂದಲೂ ನಾರ್ತ್‌ಫೀಜನ್ನು ವಸೂಲ್ಯಾಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಇದರ ವಸೂಲಿಗೂ ಮಾರ್ಗವಿಲ್ಲ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದಿರತಕ್ಕ ಮನೋದೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಎಲ್ಲ ತೆರಿಗೆಗಳೂ ಹೋಗಿಬಿಡುತ್ತವೆಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಕೆಲವು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಸೂಲ್ಯಾಡುತ್ತಿದ್ದದ್ದು ಟೋಲ್ ತೆರಿಗೆಯೂ ಅಲ್ಲ ಬಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಅಲ್ಲ. ಅದು ಒಂದು ಬಗೆಯ ನರ್ವಿಸ್ ಫೀಜ್. ಆದರೆ ಈ ಫೀಜೂ ಸಹ ಮುಂದೆವಜಾ ಆಗುತ್ತದೆಯೇ ಅಥವಾ ಇದನ್ನೂ ಸಹ ಈ ಫಂಡಿನಿಂದ ಕೊಡಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾರೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತಿಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಿನ್ನೆಯ ದಿವಸ ಮಾತನಾಡಿದ ಶ್ರೀ ನರಸಿಂಹನ್ ಅವರು ಆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ ಏಕೈಕ ಸಮಿತಿಯವರ ಪರದಿಯನ್ನೊದ್ದ ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ವಾಹನಗಳಮೇಲೆ ಹಾಕುತ್ತಿರುವ ತೆರಿಗೆ ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಸೂಚಿಸಿದರು. ಆ ರಿಪೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಉದಾಹರಿಸಿರುವಂತೆ ಮದ್ರಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಅವರು ಇತರ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಾಂತಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಈ ತೆರಿಗೆ ವಿಚಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರುಗಳೆರಡೂ ಒಂದೇ ಆಗಿರುತ್ತವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

2-30 P.M.

ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸದಕ್ಕೆ ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಿಕ್ಕಟ್ಟಿನದಾಗಿದೆ. ಎರಡನೆ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗೆ ಹಣ ಸಾಲದು. ಎಲ್ಲ ಬಾಬುಗಳಿಂದ ಸರಕಾರವು ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ರಾರಿಗಳ ಮತ್ತು ಗೊಡ್ಡ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ರೇಟುಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಮನೋದೆಯು 13ನೇ ಫುಟದ ಫೆಡ್ಯೂರ್ “A” ನಲ್ಲಿ ರೇಟುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆಯಾದದ್ದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿ ಹೇಳಲು ಇಷ್ಟಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಾಹನಗಳಮೇಲೆ ಯಾವ ತೆರಿಗೆಯನ್ನೂ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಉದ್ದೇಶ ಪಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಸಂಪೂರ್ಣ ರಿಯಾಯಿತಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ Explanation ನಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಹೇಳಿದೆ:—

“Explanation: For the purpose of this sub-section the expression

‘agricultural operation’ shall mean filling, sowing, harvesting, crushing of agricultural produce or any other similar operation carried out for the purpose of agriculture but shall not include the transportation of persons or materials for the purpose of agriculture or the transportation of agricultural produce.”

ಎಂದರೆ ಭೂಮಿಯಲ್ಲಿ ಕೃಷಿಮಾಡುವಾಗ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಯು ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ಗೊಬ್ಬರವನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಾಹನ ಮತ್ತು ವ್ಯವಸಾಯದ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಮನೆಗೆ ಆಗಲ ಅಥವಾ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಆಗಲ ಸಾಗಿಸುವಾಗ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ತೆರಿಗೆಯ ರಿಯಾಯಿತಿ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ವ್ಯವಸಾಯದ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳಮೇಲೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಇರುವಂತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಬಹುದು. ಆದಕಾರಣ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳಮೇಲೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಈ ಮನೋದೆಯನ್ನು ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳಿಸುವುದಾದರೆ ಆ ನಮಯದಲ್ಲಿ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ. ಆರೀತಿ ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುವಾಗ, ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳಮೇಲೆ ಯಾವ ತೆರಿಗೆಯೂ ಇರಬಾರದು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಗ್ಯತೆದ್ದು ಪಡೆಯು ಆಗುವಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ ನಾನು ಸೂಚಿಸಿರುವ ಸಲಹೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಖಚಿತವಾದ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಮಾಡಿ ಈ ಮನೋದೆಯನ್ನು ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳಿಸಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಮರ್ಪಕವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದಿರುವ ಮನೋದೆಯು ಯೋಗ್ಯತೆದ್ದು ಪಡೆಗೊಂದಿಗೆ ಕಾನೂನು ಆಗುವುದೆಂದು ಭಾವಿಸಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣ ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ (ಗುಬ್ಬಿ).—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೇ, ಇವೊತ್ತು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಮುಂದಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯ ಮನೋದೆಯ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ವಾಹನಗಳಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಹಾಕಬೇಕೋ ಹಾಕಬಾರದೋ ಎಂಬ ತತ್ವದ ಬಗ್ಗೆ ಮೊದಲು ವಿಚಾರಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಕಾನೂನಿನ ಪ್ರಕಾರ ಹಾಕಿರತಕ್ಕಂಥ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ವಸೂಲುಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಂಡಿರುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಆಗಿರುವ ನಷ್ಟವನ್ನು ಯಾವುದಾದರೂ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ತುಂಬಿಕೊಳ್ಳುವ ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ಯೋಚನೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಹಣಕಾಸಿನ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಅನೇಕ ಮನೋದೆಗಳು ಮಂಡಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ಅಗ್ರಿಕಲ್ಚರಲ್ ಇನ್‌ಕಂಟ್ಯಾಕ್ಸ್, ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್, ಸ್ಟಾಂಪ್ಸ್ ಮತ್ತು ಕೋರ್ಟು ಫೀಜು, ಬೆಟರಮೆಂಟ್‌ರವಿ, ಮತ್ತು ವಾಟರ್ ರೇಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮುಂತಾದ ಅನೇಕ ಮನೋದೆಗಳು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಬಂದಿವೆ. ಇವೆಲ್ಲಾ ಮನೋದೆಗಳನ್ನು ಪಾಸುಮಾಡಿದರೆ ಸರಕಾರ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ

(ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ)

ಮಾಡುವುದು ಎಂಬ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಅನುಮಾನ ನನಗೆ ಬಂದಿದೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ನಾನು ಪದೇ ಪದೇ ಒತ್ತಿ ಒತ್ತಿ ಹೇಳಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಇರುವವರಿಗೆ ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಮಾತನಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಹಾಗೂ ಕೇವಲ ಚಪಲಕ್ಕಾಗಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆ ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಬಂದ ಹಾಗೆ ಇದೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮಾತನಾಡುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದ ತತ್ವಗಳಿಗೆ ಅನುಸಾರವಾಗಿ ಅವರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲದಾಗಿರುವ ಇಂಥ ಮನೋಧರ್ಮಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸುವುದರ ಬದಲು ಕಾರ್ಪಸ್ ಭವನದಲ್ಲಿಯೇ ಕುಳಿತು ಅಚ್ಚೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು. ಇಂಥ ಮನೋಧರ್ಮಗಳನ್ನು ತಂದು ಕೃಷ್ಣಗಾರುಡಿ ನಾಟಕ ಆಡುವುದು ಬೇಡ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಸ್ವಾಮಿ, ಹಣಕಾಸಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಚ್ಚನ್ನು ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸುವಾಗ ಹೇಳಿದರು ಯಾವ ತೆರಿಗೆಯನ್ನೂ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು. ಯಾವ ತೆರಿಗೆಯನ್ನೂ ವಿದಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಗವರ್ನರೂ ಸಹ ತಮ್ಮ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದರು. ಇಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ, ದುಡ್ಡನ್ನು ಪೋಲು ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕಾಸನ್ನೂ ಬಹಳ ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆಯಿಂದ, ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಅವರು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಇಂಥ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವುದರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ದಕ್ಷತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಕುಂಟು ಅನುಮಾನ ಇದೆ. ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಇರುವಾಗ ಇಂಥ ಹೊಸ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹಾಕಿವರೆ ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ನನಗೆ ಅನಿಸುತ್ತದೆ.

ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರ್ವತೋಮುಖವಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಬೇಕು, ಕೆರೆಕಟ್ಟಿಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕು, ರಸ್ತೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಕಟ್ಟಬೇಕು, ಸ್ಕೂಲು ನಡೆಸಬೇಕು, ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕು ಇವಕ್ಕೆಲ್ಲ ಹಣ ಬೇಕು ಎಂದು ತಾವು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ, ನಿಜ. ಅದನ್ನೆಲ್ಲ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಯಾವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೂ ಹಣ ಬೇಕು. ಆದರೆ ಈ ಹಣವನ್ನು ತಾವು ಶೇಖರಿಸತಕ್ಕ ಮಾರ್ಗ, ಯಾವುದು ಎಂದು ನೋಡಬೇಕು. ನಿಮ್ಮ ಕೈಲ ಕೊಡತಕ್ಕ ಹಣವನ್ನು ವೆಚ್ಚಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಮತ್ತು ಹಣವನ್ನು ಶೇಖರಣೆ ಮಾಡಲು ನಿಮ್ಮ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಕಾನೂನಿನನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವಾಗ ನೀವು ದಕ್ಷತೆ ತೋರಿಸಿದ್ದೀರಾ ಎನ್ನುವುದರಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಅನುಮಾನ ಬಂದಿದೆ. ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್‌ನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು, ನಿಜ. ಏತಕ್ಕೊಂದರೆ, ಮೋಟಾರು ಸಂಚಾರವನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು, ಒಂದು ವಾಹನವನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು, ಬಡವರಿಂದ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಶ್ರೀಮಂತರೇ ಇದನ್ನು ನಡೆಸುವವರು. ಅಂತಹ ಶ್ರೀಮಂತರ ಮೇಲೆ ಸುಂಕ ಹಾಕುವುದನ್ನು ನಾವು ಬೇಡ ಎನ್ನುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ಸುಂಕವನ್ನು ಹಾಕಿ ಇದುವರೆಗೆ ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಎಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಶೇಖರಿಸಿದ್ದೀರಿ? ಕಾನೂನು ಜಾರಿ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಸರಕರ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ದಕ್ಷತೆ ತೋರಿಸಿದೆಯೇ, ಸರಕಾರ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆವೋ ಎನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಎದ್ದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರೇ ಒಬ್ಬರು ಆರು-ಎಂಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿದ್ದರೆ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಓಡಿಸಿದ್ದಾರೆಂದು

ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದರೂ ಕೂಡ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಮಾಲೀಕರು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಆಡರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಂತಹ ತಪ್ಪುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಮಂತ್ರಿಯಿಂದಲಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ತಾವೆಲ್ಲ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಎಲ್ಲ ಇಂತಹ ರೋಪದೋಷಗಳಿವೆಯೋ, ಎಲ್ಲ ಇಂತಹ ಅನ್ಯಾಯಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆಯೋ ಅಂತಹವನ್ನೆಲ್ಲ ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಕಾನೂನನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ಕಾನೂನುಗಳಿಂದ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುವ ಹಾಗಿದ್ದರೆ ನಾನು ಈ ಶಾಸನ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೇ ಇರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ತಮಗೆ ಬೇಕಾದವರೊಬ್ಬರು ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದಾಗ ತಮಗೆ ಬೇಕಾದಂತೆ ಕಾನೂನನ್ನು ಹೇಗೆ ಬೇಕಾದರೂ ಹಾಗೆ ತಿರುಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಈ ವಿಷಯವೆಲ್ಲ ನಮ್ಮ ಹಣಕಾಸಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಗೊತ್ತೇ ಇದೆ.

ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಬಿಲ್ಲಿನ "Statement of Objects and Reasons" ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಮತ್ತು Financial Memorandumನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವಂತೆ ಬಹಳ ಹಣ ವೇನೋ ಬರುತ್ತದೆ. ಆ ಹಣ ಬಂದರೆ ದೇಶಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ಈ ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈಗ ನೀವು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಹಣ ಶೇಖರಣೆ ಮಾಡಿ ದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಮಾಡಿ ಏನೇನು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ? ಎಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಹಣಕಾಸು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆಯೋ ಅಂತಹ ಕಡೆ ಏನೂ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲೆಲ್ಲ ಒಬ್ಬರಿಗೆ ಮನಾಪಲಯಾಗಿ ಕೊಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು ಇನ್ನೊಬ್ಬರು ಯಾರೂ ಹೆಚ್ಚು ಇಡಬಾರದು ಎನ್ನುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸಂಸಾರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಬೀರಿ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಆದಾಯವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಅನ್ಯಾಯ ಮಾಡತಕ್ಕವರು ಯಾರು ಎನ್ನುವುದು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಅವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ಇರತಕ್ಕ ಜನ ಮಂತ್ರಿಯಿಂದಲಲ್ಲ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದಲಲ್ಲವೆಂದರೆ ಈ ರೀತಿ ಅನ್ಯಾಯಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ; ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ (ಹುಣಸೂರು).— ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದು ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಇತರ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿಯೇ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಅದು ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇದೆಯೇ ಎಂದು ಶ್ರೀ ಅರಸಿನವರು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಪೋಲೀಸರು ಇರಾಖೆಯಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ರೋಡ್ ಟ್ಯಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇರಾಖೆಯಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳು ನನ್ನೊಡನೆ ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಬಂದರೆ ಕರೆದು ಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ತೋರಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ನೂರಾರು ಖಾಸಗಿ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯಂತೆ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಇದರಿಂದ ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಬರತಕ್ಕ ಆದಾಯವೂ ಕೂಡ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದು ಎಂತಾ ಕಡೆಯೂ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದು ಶ್ರೀ ಅರಸಿನವರಿಗೂ ಗೊತ್ತು; ನನಗೂ ಗೊತ್ತು, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಗಳೆಲ್ಲ ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರಿಗೂ ಗೊತ್ತು. ಬರೀ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ಒಂದರಲ್ಲೇ ಇದೆ ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರವೆಲ್ಲ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ, ಗುಲ್ಬರ್ಗದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ನಾನು ಆ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ನೋಡಿದ್ದು. ಆ ಕಡೆಗಳಲ್ಲೂ ಇರಬಹುದು. ಇದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಾಯಿಲೆ ಬಂದಂತಿದೆ. ಪ್ರಭಾವ ಬೀರತಕ್ಕವರು ಎಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಅವರಿಂದ ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕಾರಣ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರತಕ್ಕವರು ಯಾರಾದರೂ ಸರಿಯೇ ಅಂತ ಹವರನ್ನು ಹಿಡಿದು ಶಿಕ್ಷೆಗೆ ಗುರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಆದರೆ ಈಗ ಹಾಗೆ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಪ್ರಭಾವ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ಅದಾಯವನ್ನು ಬರಗೊಡದೆ ಸರಕಾರವನ್ನು ನಿರ್ವಿರ್ಯವನ್ನಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಅವರಿಗೆ ಸೂಕ್ತವಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಯಾವ ಕಾನೂನು ಮಾಡಿದರೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಚುನಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಬಸ್ಸಿನವರಿಂದ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಸಹಾಯವಾಗಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಅಂತಹವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಸರಕಾರ ಈ ರೀತಿಯ ಮನೋಭಾವ ಹೊಂದಿರುವಂತೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಅದಾಯವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದು ದೇಶಕ್ಕೆ ದೋಹ ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಅಧಿಕಾರ ನಡೆಸತಕ್ಕವರು ದಕ್ಷತೆ ತೋರಿಸಬೇಕು. ಅವರು ದಕ್ಷತೆ ತೋರಿಸದಿದ್ದರೆ ಎಷ್ಟೇ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದರೂ, ಶಾಸನದ ಕಡೆ ದಬ್ಬುತ್ತದೆಯೇ ಹೊರತು ಅದರಿಂದ ಭಂಡಾರಕ್ಕೆ ಹಣ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂತಹ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ತಾವು ಯಾರ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಕೊಡುತ್ತೀರೋ ಅವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಕಾನೂನನ್ನು ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಜಾರಿಸಾಡದಿದ್ದರೆ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಹಣ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಈ ಕಡೆ ಸರಕಾರ ನಿಗಾ ಕೊಡಬೇಕಾದುದು ಅಗತ್ಯ. ಈ ಶಾಸನ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಾನೂನನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ವಿಷಕ್ಷಣಿಯಿಂದ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಬೇಕು, ಹಾಗೆ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಈಗ ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳನ್ನು ಏನೋ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೇಗಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡುವುದಿಲ್ಲ. ಮೋಟಾರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕವರು ಮೊದಲು ಯಾರಾದರೂ ಜೀವವಿಮೆ (insure) ಮಾಡಿ ಹತ್ತಬೇಕಾಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಈಗ Bedford, Ford, Chevrolet, ಇತ್ಯಾದಿಗಳ partsಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಒಂದರಲ್ಲೇ ಜೋಡಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಅನಾಹುತಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಟಾಲ್ಮೆಂಟ್‌ರಾದವರು ಎಲ್ಲ ವನ್ನೂ ನೋಡಿ, "fit for plying" certificate ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಅವರು ಇವುಗಳನ್ನು ನೋಡದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಈ ರೀತಿ ಸೆಕೆಂಡ್ ಹ್ಯಾಂಡು ಪಾರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸಿ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ತೊಂದರೆಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ತಾವು ಸರಿಯಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ 14-15 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಟ್ರಾರವರ್‌ರನ್ನು ಸಿಕ್ಕದೇ ಇಲ್ಲ. ಹೀಗೆ 14-15 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟರೆ ತಕ್ಕಂತಹವರು ಎಷ್ಟು ಜನರಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನೋಡಿದರೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ನೂರಾರು ಜನ ಸಿಕ್ಕಬಹುದು. ನೂರಾರು ಜನರಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬಾರದೆ ಇರತಕ್ಕ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಜನಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವಾಗ ಸರಕಾರ ಸ್ವಲ್ಪ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಇಂತಹವರಿಗೆ ಠೇವಣಿಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಾರದು.

ಇದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ತಾವು ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳ ಮೇಲೆ ಇನ್ನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಜಾಸ್ತಿ ಹಾಕಬೇಕಾಗಿತ್ತೆಂದು ನನ್ನ ಮನೋಭಾವವೇ ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವವರು ಶ್ರೀಮಂತರು. ಅವರ ಮೇಲೆ ಹಾಕುವ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಇನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ದೂರ ಯೋಚನೆಮಾಡಿ ಹಾಕಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ನೀವು ಏನು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರೋ ಅದರ ಕಾಲಾಭಾಗದಷ್ಟೂ ಖರುವುದಿಲ್ಲ. "Passenger Vehicles" ಎಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೊತ್ತು ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ದುಡ್ಡು ಮಾಡುತ್ತಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಇವೊತ್ತು ಹೆಚ್ಚೊಲಿಸ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು ಎಂದ ಕೂಡಲೇ ಹೆಚ್ಚೊಲಿಸ ಉಪಯೋಗಿಸುವುದನ್ನೇ ಬಿಟ್ಟು ಈಗ Diesel Engineಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲು ಪಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ತಾವು ಯಾವ ರೀತಿಯಾಗಿ ಎಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದರೂ ಅವರು ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸಂಪಾದಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಇವೊತ್ತು ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಕರ್ಣಾಟಕ ಮೋಟಾರ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಇದೆ, ಸಿ. ಪಿ. ಸಿ. ಮೋಟಾರ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಇದೆ, ಗೋಪಾಲ ಕೃಷ್ಣ ಮಂಗಳೂರು ಸಿ.ಪಿ.ಸಿ. ಇದೆ. ಅವರೆಲ್ಲ ಹೇಗೆ ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿದರು? ರಾಭ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಒಂದಕ್ಕೆ ಎರಡುಮಾಡಿ ನೂರು ಹೇಗೆ ಮಾಡಿದರು? ಇದರಲ್ಲಿ ರಾಭ ಇದ್ದೇ ಇದೆ, ಇದರಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಲ್ಯಾಕ್ರೇಟಿವ್ ಬಿಸಿನೆಸ್, ಒಂದೆರಡು ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿರುವವರಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯವಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಹೊರತು, ಎರಡಕ್ಕಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿರುವವರಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರಿಂದ ಹಾಕಿರುವ ತೆರಿಗೆ ಸಾಲದು, ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಂದಗಾಮಿಯಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಚುನಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿದ ಜನರಿಗೆ ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಭಾರ ಹಾಕಿದರೆ ತೊಂದರೆಯಾದೀತು, ನಿಂದೆಗೆ ಗುರಿ ಮಾಡಿಯಾರು ಎಂದು ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಸರಿದಾಡು ಸರಿಯಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುವವರು ಶ್ರೀಮಂತರು. ಒಂದೆರಡು ಮಾತ್ರ ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿರುವವರು ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ರೀಜನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿ ಇದೆ. ನಿಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಬರುವ ಪ್ರಸಂಗ ಇಲ್ಲ. ಅದೇನು ಯಾವಕಡೆ ಹೋದರೂ ಸರ್ಕಾರದ ಕೈಪಾಡ ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ರಾಜಕೀಯ ಇನ್‌ಪ್ಲಾಯ್‌ಮೆಂಟ್ ಜಗುವುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ನಿಜವಾಗಿ ದೇಶಕ್ಕೆ ಕರ್ಯಾಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಬಸ್ಸಿನ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬುದು ನಿಮ್ಮ ಚುನಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಯಾರು ಯಾರು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೇಳುತ್ತಾರೋ ಅವರಿಗೆಲ್ಲಾ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಇದರಲ್ಲಿ ತಾವು ಯಾವರಾಜಕೀಯ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೂ ಈಡರ ಬಾರದು. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ 80 ಮೈಲಿ ಇರುವ ಒಂದು ರೂಟ ನಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರು 6 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ಯಾರು ಕೇಳಿದರೂ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಒಬ್ಬರು ಎರಡು ಬಸ್ ರನ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದವರು ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಕಬೀರಸ್ವಾಮಿ ಮಠದಲ್ಲಿ ಸನ್ಯಾಸಿಗಳಾಗಿದ್ದಾರೆ. ರಾಜಕೀಯ ಪೋಲಿಸ್ ಏನಿದೆ ಅದು ಅವರನ್ನು ಪಾಪ ಮಾಡಿ ಬಿಟ್ಟು ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಅವರು ಕಾಂ ಬಿಟ್ಟು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಕಬೀರಸ್ವಾಮಿ ಮಠದಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಆರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ

(ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ)

ದರೂ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಲು ನಮಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಆ ರೂಟನ್ನು ಒಂದು ವರ್ಷಕಾಲ ಬಸ್ಸನ್ನು ರನ್ ಮಾಡಿದಾಗ ಆ ಭಾಗದ ನಿಮ್ಮ ಗುಂಪಿನವರು ಬಂದು ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸನ್ನು ತೆಗೆದು ಬಿಡಿ ನಮ್ಮ ನೆಂಟರು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಡೈವರ್ಸ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ನೋಷರ್ ವೈಜರ್ ಒಂದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲುಕ್ಮಾನು ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಬರೆದರು. ಇದನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಖಾತಾ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತೆಗೆದುನೋಡಿದರೆ ನಾನು ಹೇಳಿದ ಒಂದು ಮಾತು ಸುಳ್ಳು ಅಲ್ಲ, ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ರೂ. 1-12-0 ಯಿಂದ 1-8-0 ರವರೆಗೆ ಮೈಲೇಜ್ ಬರುತ್ತದೆ. ಪೊಲೀಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಡೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಸಹಕರಿಸದೆ ಹೋದರೆ ಬಸ್ ರನ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಸಿಕ್ಕಿ ಬಸ್ ಓಡಿಸುವುದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಬಿಟ್ಟು? ಅಂದಮೇಲೆ ಹಣ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೇಗೆ ಬರುತ್ತದೆ? ಈಗ ಇರತಕ್ಕ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ನೋಡಿದರೆ ಯಾರೂ ಬಸ್ ರನ್ ಮಾಡ ಬಾರದು ಎಂಬ ಮನೋಭಾವನೆ ಬರುತ್ತದೆ. ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಬಸ್ ಪರ್ಟಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ. ಆಗ ನಿಮಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ದೇಶಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ಅಕ್ಕಿಯ ಮೇಲೆ ಆತ, ನೆಂಟರ ಮೇಲೆ ಇಷ್ಟ ಎನ್ನುವ ಹಾಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಯಾತಕ್ಕಂದರೆ ಒಂದು ಕಡೆ ನಮ್ಮ ನೆಂಟರ ಬಸ್ಸು ಒತ್ತುತ್ತಿದ್ದರೆ ಇನ್ನೊಬ್ಬರಿಗೆ ಬಸ್ ಓಡಿಸಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವನಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ನಿಮಗೆ ವಿರೋಧವಾಗಿದ್ದವರು ಇದರ ಅರ್ಥ ಘಂಟೆ, ಮುಂಚೆ, ಅಥವಾ ಅರ್ಧ ಘಂಟೆಮೇಲೆ ಬಸ್ಸು ಓಡಿ ಸಲು ಮತ್ತೊಬ್ಬರಿಗೆ ಅವಕಾಶಕೊಡುತ್ತೀರಿ. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಗುಡ್ಸ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಮೇಲೆ ಸುಂಕಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಏನಾಗುತ್ತದೆಮೆಂದರೆ, ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಚಾರ ಮಾರ್ಗಗಳಿಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಒಳಪ್ರದೇಶ ದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಡಲು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ ಬರುತ್ತದೆ. ಹತ್ತು ವರ್ಷದ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಈಗ ಇಲ್ಲ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮಾರ್ಕೆಟಿನಲ್ಲಿ ಬೆರೆ ಜಾಸ್ತಿ ಯಾಗಿದ್ದರೆ ಗುಡ್ಸ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ತಕ್ಷಣ ಹೋಗಿ ಎಲ್ಲ ಸರಕು ಇದೆಯೋ ಅಲ್ಲದೆ ತಂದು ಮಾರ್ಕೆಟಿನಲ್ಲಿ ಸರಕುಗಳು ಕಡಮೆ ಧಾರಣೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಗುಡ್ಸ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಮೇಲೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಲಬರ್ ಆಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಬೇಕು. ಸಾಮಾನ್ಯಗಳು ತುಟ್ಟಿಯಾಗಿರುವಾಗ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹಳ್ಳಿಯ ಜನರೂ ಕಡಿಮೆ ಬೆರೆಯಲ್ಲಿ ಪದಾರ್ಥಗಳು ದೊರೆಯಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡುವಂಥ ರಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುವುದನ್ನು ಕಡಮೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ನಿವೇದನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟದೆ ಪ್ರೈವೇಟಾಗಿ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡಿಸಿ ಯಾರಾದರೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳನ್ನು ರನ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಯಾರಾದರೂ ತಮ್ಮ ಸ್ವಂತ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಯಂತೆ ಓಡಾಡಿಸಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ದೊರಕ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಅಂಥವರನ್ನು ಹಿಡಿದು ಅವರ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿ ಅವರು ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡಿಸದೇ ಹೋದರೆ ಅವರ ಮೇಲೆ ಉಗ್ರಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ; ಆಗ

ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ದುಡ್ಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಇವೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಕಡೆ ಗಮನ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಂದು ತಿಳಿದಿದ್ದೇನೆ. ನಿಮ್ಮ ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್ ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ವಿಚಾರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್ ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ರುಗಳು ಸರಿ ಯಾದಂಥ ಬಿಗಿಹಿಡಿಯದೇ ಹೋದರೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಅಕ್ಕಿಡಂಟ್ಸ್ ಎಷ್ಟು ಅಪಾಯಗಳು ಆಗಿವೆ ಎಷ್ಟು ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಜನ ಅನುಭವಿಸಿದ್ದಾರೆಂದು ನೋಡಿದರೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನನ್ನ ಮನಸ್ಸು ನೋಯುತ್ತದೆ. ಆರು ತಿಂಗಳ ಕೆಳಗೆ ಸ್ಪೀಯರಿಂಗ್ ರಾಡ್ ಕಿತ್ತುಹೋಗಿ ಒಬ್ಬ ಮನುಷ್ಯ ಸತ್ತುಹೋದಾಗ ಸ್ಪೀಯರಿಂಗ್ ರಾಡ್ ಬಿಟ್ಟುನೋಡಿದಾಗ ಅದು ಸವೆದುಹೋಗಿತ್ತು. ಈರಿತ ಜನಗಳನ್ನು ತುಂಬ ಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಅಪಾಯಕ್ಕೆ ಈಡಾದರೆ ಜನರಿಗೆ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿನ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಎಷ್ಟೋ ರಿಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಮೇಲೆ ಬಿಗಿ ಇರಬೇಕು. ಕಾರ್ಮಿಕ ಸಚಿವರು ಒಂದಿರಬಹುದು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಿ.ಪಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರನ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಒಂದು ಸ್ಟೇಷನ್ನಿನಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಸ್ಟೇಷನ್ನಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಒಂದು ಒವರ್ ಲೋಡ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಒವರ್ ಲೋಡ್ ಬೇಕಾದಷ್ಟಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗೌರವಂಟ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಒವರ್ ಲೋಡ್ ಇದೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಒವರ್ ಲೋಡ್ ಇದೆ. ಯಶವಂತಪುರ ಬಿಟ್ಟರೆ ಸರಾರಿ ಬಸ್ಸಿಗೂ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿಗೂ ಫೈನೋಟಿ ಇರುತ್ತದೆ. ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಪೊಲೀಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದನ್ನು ಏಕೆ ಚೆಕ್ ಮಾಡಬಾರದು? ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒವರ್ ಲೋಡ್ ಕಡೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಬಸ್ ನಡೆಯುವ ಕಡೆ ಒಂದೇ ಬಸ್ ಹಾಕಿದರೆ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹೇಗೆ ಬರುತ್ತದೆ? 100 ಮೈಲದೂರ ಹೋಗಿ ಒವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಇದರ ಲೆಕ್ಕ ಹೇಗೆ ಇರಬೇಕು? ಬಸ್ಸಿನ ಒಳಗೆ ನೂರು ಜನ ಇದ್ದುಮೇಲೆ ಒಂದು ರಾರಿ ಲೋಡು ಇರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಪೊಲೀಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಯ ಹತ್ತಿರ ಹೋಗಿ, ಹಿಡಿಯಿರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನಾವು ಹಿಡಿದರೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಇಂಥ ಕಷ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣಕಟ್ಟು ನೌಕರರು ಸಿಕ್ಕಿಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಸರ್ಕಾರ ಸ್ವಲ್ಪ ಇಂಥ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ದೇಶಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಬರ್ಟಮಾಡಬೇಕು ದೇಶವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬ ಮನಸ್ಸು ಇದ್ದರೆ ಇದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಬಿಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ದೇಶಾಭ್ಯುದಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಹಣ ಬೇಕು ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾನು ಇದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

3 P.M.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair.]

ಒಂದು ವಿಚಾರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ತಾವೀಗ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟದ್ದನ್ನು ನೂರಕ್ಕೋ, ಇನ್ನೂರಕ್ಕೂ, ಐವತ್ತಕ್ಕೂ ಮಾರಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಎಸ್. ಟಿ. ಎ. ಗೋ. ಡಿ. ಟಿ. ಎ.

ಗೋ, ಹೇಳಿಸಿ ಪರೀಕ್ಷೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮಾರಬಹುದು. Transferring the vehicle is as good as selling the route to somebody else ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ವಿರಬಾರದು. ಕಾನೂನನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಬದಲಾಯಿಸುತ್ತಾ ಮಾಡಬೇಕು. ತಾವೇನೋ transfer of vehicles ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದರೂ influence ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಹೇಗೋ ತಮ್ಮ ಕಡೆಯವರೆಂದು S.T.A. ಅವರು ಪರ್ಮಿಷ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಪರ್ಮಿಷ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಇನ್ನೊಬ್ಬರಿಗೆ ಮಾರಿಕೊಂಡರೆ ಹೇಗೆ?

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಕೆಲವು ಷರತ್ತುಗಳಿವೆ. ಇವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದ ರೈಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲವೇ ಮುಂತಾಗಿ ಅಲ್ಪ ಗೊತ್ತು ಮಾಡಿರುವ ಸಂದರ್ಭಗಳಿದ್ದರೆ ಮಾತ್ರ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡಬಹುದು. ಅಲ್ಲದೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಡುವುದು S.T.A. ಅವರ discretion ನಲ್ಲಿದೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಖಂಡಿತ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ.

ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು.—ಈ ಹೊತ್ತು ರೈಸ್‌ನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಇನ್ನು ಮೂರು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಮಾರಿ ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಇದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಷರತ್ತುಗಳಿವೆಯೆಂದರೆ ಏಕೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಹೇಳುತ್ತೀರಿ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ನಾನು ಸುಮ್ಮನೆ ಯಾರಿಗೂ ಮನಸ್ಸನ್ನು ನೋಯಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರದವರು ದುಡ್ಡು ಬೇಕೆಂದು ಫೈನಾನ್ಸ್‌ಮಿಂಟರ್ ಮೆಮೊರಾಂಡಂನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹಾಕಿದ್ದೀರೋ ಅದರಂತೆ ದುಡ್ಡು ಬರುವುದು ಹೇಗೆ? ಹೀಗೆ ನಿಮ್ಮಿಂದ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು underhand dealings ನಲ್ಲಿ ಮಾರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಶ್ರೀವಾಣಿ ಆರ ಸರು discretion ಇದೆಯೆಂದೂ ಸಮಾಧಾನ ಪಟ್ಟು ಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲ. ನಾನು ಹೇಳುವುದು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ mandatory provision ಇರಬೇಕು. Mandatoryಯಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗೆ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕುವವನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ನಾಳೆದಿವಸ ಸೋಷಿಯಲಿಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾರ್ಟಿ ಸೋಷಲಿಸ್ಟ್ ಬರುತ್ತದೆ, ಎಲ್ಲರ ಜಿಜ್ಞಾಸೆ, ಅಸ್ತಿತ್ವಾನ್ವಿತಗಳನ್ನು ಒಂದು ಕಾನೂನಿನ ಸರಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ತರುವವರಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ, ಈಗಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ನೀವು solvency certificate ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಹೇಗೆ? ಮನುಷ್ಯ ಗಡುತರ ನಾಗಿ ದ್ದಾನೆಂದು ಯಾರು ಹೇಳಬೇಕು? ತಾವೇ 20—30 ಎಕರೆ ಜಮೀನುಗಳನ್ನು ಹೇಳಿ ರೈಸ್‌ನ ಕೊಟ್ಟು ನಾಳೆಯ ದಿವಸ ದರ ಕಡಮೆಯಾದರೆ ಹೇಗೆ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ? ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಸಾರ್ವತ್ರಿಕ ನರ್ವಿಕ್‌ನ ಕೊಡು ಕೊಡಿಸಿ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮಾರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ನು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ? ಇದನ್ನೇ ಹೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಶ್ರೀವಾಣಿ ನರಸಿಂಹರದ್ವಿಯವರೇನೋ ಕೋಪ ಮಾಡಿಕೊಂಡರು. ಆದ್ದರಿಂದ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ liberal ಆಗಿರಿ. ಕಾರಣವಿಲ್ಲದೆ ಕಾನೂನನ್ನು ಬಿಗಿಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅಮೇರಿಕ ಯಾವ ರಾಜಕೀಯ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ದುಗುಡಕ್ಕೂ ನಿಕ್ಕಿ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ರಾರಿಯವರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕನಿಷ್ಠವಿರಲಿ. ಏಕೆಂದರೆ ಅವರ ಕಾರ್ಯ ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ, ಬೆಟ್ಟ ಗುಡ್ಡ ಹತ್ತುತ್ತಾರೆ, ಸಾಮಾನ್ಯ ಬೆಲೆಗಳನ್ನು ತುಟ್ಟಿಯಾಗಿರುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ

ಎಲ್ಲೆಂದರೋ ತಂದು ಕೊಟ್ಟು ಜನರಿಗೆ ನಹಾಯಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಜನರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ತಾವು ಸ್ವಲ್ಪ ಧಾರಾಳರೀತಿಯಿಂದ ವರ್ತಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಅಮೇರಿಕ Power of an officer of Police or the Motor Vehicles Department to stop a Motor Vehicle ಎಂದು ಒಂದು ಸೆಕ್ಷನ್ ಇಲ್ಲದೆ. ಯಾರು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು, ಎಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು, ಯಾವಾಗ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು ಎಂಬುದು ಯಾವುದನ್ನೂ ಇಲ್ಲ ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ. ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯವರು (ಯೂನಿ ಫಾರಂ ನಲ್ಲಿರುವವರು) ನಿಲ್ಲಿಸಬಹುದೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅಂದರೆ ರೋಡ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ನೋ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಕಮಿಷನರೇ ಅಥವಾ ಅವರ ಕೈ ಕೆಳಗಿನ ನೌಕರರೇ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಯಾವ uniform ಇರಬೇಕೆಂಬುದನ್ನೂ ಹೇಳಿದ್ದೀರಾ? ಬಳಿ ಡ್ರೆಸ್ಸ್ ಕಪ್ಪಿನ ಡ್ರೆಸ್ಸೇ ಅಥವಾ ಕಾಕಿಯ ಡ್ರೆಸ್ಸೇ? ಯಾವುದೆಂಬುದನ್ನು ನಿಗದಿಮಾಡಿದ್ದೀರಾ? ಜೊತೆಗೆ 'not below such rank as may be prescribed by the State Government in this behalf' ಎಂದು ಹೇಳಿಬಿಟ್ಟರೆ, ಪೊಲೀಸ್ ಕಾನ್‌ಸ್ಟೇಬಲ್ ಬೇಕಾದರೂ ಮಾಡಬಹುದು, ಪೊಲೀಸ್ ಡಿ. ಎಸ್. ಪಿ. ಯವರನ್ನಾದರೂ ಮಾಡಬಹುದು. ಯೂರಿರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಬೇಡವೇ? ಸಬ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್‌ನನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ಅಥವಾ ಜಮೇದಾರನನ್ನೇ, ಸಾರ್‌ಜೆಂಟ್‌ನೇ? ಒಂದು ಪೊಲೀಸ್ ಟಿಕ್ ಪೊಲೀಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯ ಪೊಲೀಸ್ ಕಾನ್‌ಸ್ಟೇಬಲ್ ಒಬ್ಬ ಇರುತ್ತಾನೆ. ಇವನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಹೇಳುವುದರಲ್ಲಿ ಅವನಿಗೆ ಅಧಿಕಾರವಿಲ್ಲವೆಂದು ಬಿಸಿನೆಸ್‌ಮನ್ ಹೊಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿಯೇ ಬಿಡುತ್ತಾನೆ. ಇದು ಸಣ್ಣ ದೋಷವೆಂದು ಭಾವಿಸಿಕೊಂಡು, ಕಳ್ಳಂಜಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಪೊಲೀಸ್ ದಳದವರನ್ನು ರಾರಿಯನ್ನು ಹಿಡಿದಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅವನನ್ನೇ ಎತ್ತಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿ 80 ಮೈಲಿ ಆಚೆ ಬಿಸಾಡಿ ಹೊರಟುಹೋದರು. ದಳದವರನ್ನು kidnap ಮಾಡಿದರೆಂದು ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕೇಸ್ ಆಗಿ 150 ರೂಪಾಯಿ ಜುರಾನೆ ಯಾಯಿತು. ಆದ್ದರಿಂದ ಯಾರು check ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದು ಮುಖ್ಯವಾದದ್ದು. ಅದಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲೇನೂ ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೊಂದೇನೆಂದರೆ,

“... can cause it to remain stationary so long as may reasonably be necessary for the purposes of satisfying himself that the amount of the tax due in accordance with the provisions of this Act in respect of such vehicle has been paid.” ಎಂದು ಇದೇ ಸೆಕ್ಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಈ ದೊಡ್ಡ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಯಾರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತೀರೆಂಬುದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವಾಗ ಇದನ್ನು ನಮ್ ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್ ಮೇಲೆ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಅಥವಾ ದಳದವರಿಗೆ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟವರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ.

“Tax recoverable as an arrear of Land Revenue” ಎಂದು 13ನೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿದೆ. ಇವೊತ್ತಿನವರೆಗೂ ಇದೇ ರೀತಿ ಕಾನೂನಿದ್ದರೂ ಯಾರಾದರೂ ಟಾಕ್ ಕೊಡದೆ ಇದ್ದರೂ ಅವರ ಜಮೀನನ್ನು

(ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ)

ಜಪ್ತಿಮಾಡಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಸೂಲುಮಾಡಿದ್ದೀರಾ? ಎಲ್ಲಾ ದರೂ ಅಂಥ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ತೋರಿನುತ್ತೀರಾ? ಏಕೆ ಹಾಗೆ ಮಾಡಲ್ಲ? ತಮಗೇಕೆ ಆ ಮನಸ್ಸು ಬರಲ್ಲ? ಆದ್ದರಿಂದ "Tax recoverable as an arrear of Land Revenue" ಎಂದಿರುವುದು ಸುಮ್ಮನೆ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲದ್ದು. ಜೊತೆಗೆ, "The Motor Vehicle in respect of which the tax is due or its accessories may be distrained or sold, whether or not such vehicle or accessories are in the possession or control of the person liable to pay tax" ಎಂದಿದ್ದೀರಿ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅನೇಕರು ಕಛೂಚೆಂದ್ investments ನಲ್ಲಿ ಹೈರ್ ಪರ್ಫೋಮೆನ್ಸ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಮೇಲೆ ಗಾಡಿ ತಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವನು ಬಿರಿ Hirer ಆಗಿರುತ್ತಾನೆಯೇ ಹೊರತು vehicle ಮೇಲೆ ಅಧಿಕಾರ ಅವನಿಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಿರುವಲ್ಲಿ ತಾವು Hirer ಹತ್ತಿರದ vehicle ಕಿತ್ತುಕೊಂಡು sale ಮಾಡಿದರೆ ಮಾಲೀಕನು ಸಿವಿಲ್ ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಹಕ್ಕನ್ನು ಸಾಧಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲವೇ? ಆದ್ದರಿಂದ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡದಿದ್ದರೆ Hirerನ್ನು ಹಿಡಿದುಕೊಂಡು ಹೇಗೆ ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. Distrain ಮಾಡುವುದು ಹೇಗೆ? ಅವನ civil ಹಕ್ಕನ್ನು ತಮಗೆ ಮೊಟಕು ಮಾಡುವುದು ಸಾಧ್ಯವೇ? ಆದ್ದರಿಂದ 13ನೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ಈ anomalyಯನ್ನು ನೋಡಿ, ಅದು ಸರಿಯೇ ಅಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ ತಾವೆಲ್ಲರೂ ಕಾನೂನು ವೇತ್ತರಾ. ಇಂಥದು ಇರಗೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ.

ಮುಂದೆ, 16ನೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ 'Exemption from or reduction of tax' ಎಂದು ಒಂದು ಕ್ಲಾಜು ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ. ಇದೇಕೆರಬೇಕೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯ State Government ಇಷ್ಟುಪಟ್ಟರೆ ಮಾಡಬಹುದೆಂದು ಒಂದು ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಮತ್ತೆ ತಾವಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ತಮ್ಮ ರಾಜಕೀಯ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ತಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಬಂದರೆ ಅವರ ಸಹಾಯ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿರಲೆಂದೇ, ಇದನ್ನು ತಾವು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವುದು. ಈ ಅಧಿಕಾರ ವಿದ್ವೇಮೇಲೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಒತ್ತಾಯಕ್ಕೆ ಮಣಿಯಲೇಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ತಾವೇನೂ ಮನೆಯಿಟ್ಟು, ದೇಶದಿಟ್ಟು ಅರಣ್ಯದಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ exemption ಕೊಡಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದ್ದರೆ, ಈ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು State Transport Authoritiesಗೆ ಕೊಡಿ; ಅವರು ಸೂಕ್ತ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಒಂದುವೇಳೆ ಅವರಿಂದ ಮಾಡಲು ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ಹೈಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಲಿ. ಏಕೆಂದರೆ, ನಿನ್ನ ದಿವಸ ರೆವಿನ್ಯೂ ಬೋರ್ಡ್ ಮನೂಬೆ ಬಂದಿದ್ದಾಗ, ಬಡವರಿಗೆ ಕಷ್ಟ ಬಂದಾಗ ಯಾವುದಾದರೂ ಕೋರ್ಟು ಕಚೇರಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಎಷ್ಟು ಕೇಳಿಕೊಂಡರೂ ತಾವು ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರ ಬಂದಲ್ಲಿ, ತಮ್ಮ ಕಡೆಯವರು ಎಂದು concession ಕೊಡಲೇ ಬೇಕಾದ ಸಂದರ್ಭ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ತಾವು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬಾರದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮನೂಬೆಯ 19 ನೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್ ಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಫುಟ್ಸಾನ್‌ಮಿಯವರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಮೇಲೆ ಪುನಃ

ನಾನು ಮಾತನಾಡಬೇಕೆಂದು ನನಗೆ ಇಚ್ಛೆಯಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೂ ಹಾಗೆಯೇ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ 21ನೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್ ನಲ್ಲಿ "Protection for bona fide acts" ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಏನು ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ನನಗೆ ತುಂಬ ಅನುಮಾನವಾಗಿದೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರಹೇಳುವಾಗ ಈ ಕ್ಲಾಜನ್ನು ಏತಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಈ ಮನೂಬೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು. ಅದರಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ಹೇಳಿದೆ "No suit, prosecution or other legal proceeding shall lie against any person for anything in good faith done or intended to be done under this Act." ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಸೆಕ್ಷನ್ನಿನ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ವಿನಂತಿಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಈ ಮನೂಬೆ ಸೆರೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹೋಗಲೇ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾನು ಬಹಳ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಏತಕ್ಕಂದರೆ ಆ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿರುವ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಈ ಮನೂಬೆಯು ಪುರ್ ಸ್ಟಾಫ್, ಕಾಮ, ಸೆಮಿಕೋಲನ್, ಇವುಗಳು ಯಾವವೂ ಸಹ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಪ್ರಿಂಟ್ ಆಗಿ ನಮಗೆ ಪುನಃ ವಾಪಸ್ಸು ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಈ ಸಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು $\frac{1}{3}$ ಭಾಗದಷ್ಟು ಸದಸ್ಯರು ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೆ ಹತ್ತಿರ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸದಸ್ಯರ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಐದನೇ ನಂಬರಿನ ಸದಸ್ಯರಿಗೂ ಮತ್ತು ಹದಿನಾಲ್ಕನೆಯ ನಂಬರಿನ ಸದಸ್ಯರಿಗೂ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನೇರವಾದ ಸಂಬಂಧ ಇದೆ. ಅವರು ತಮ್ಮ ಬಂಧುಗಳನ್ನೂ ತಮ್ಮ ಕಂಪೆನಿಯವರನ್ನೂ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆನ್ನುವ ಮನಸ್ಸುಳ್ಳವರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅಂಥದರಲ್ಲಿ ಈ ಮನೂಬೆ ಸೆರೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹೋದರೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನಮಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ನಾವು ಮುಳುಗಿ ಹೋಗುತ್ತೇವೆ. "ಅವರು ಸಿವಿಲ್ ತೆರಿಗೆ ಕಡಿಮೆಮಾಡಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ನಾವು ಹೇಗೆ ನಿಮ್ಮ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವುದು" ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಫುಟ್ಸಾನ್‌ಮಿ.—ಹಾಗಾದರೆ ಅಗ್ರಿಕಲ್ಚರ್ ಚರ್ ಇನ್‌ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಮನೂಬೆ ಸಹ ಸೆರೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಅಗ್ರಿಕಲ್ಚರ್ ಚರ್ ಇನ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಮನೂಬೆಯೇ ಬೇರೆ, ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ರೇಷನ್ ಮನೂಬೆಯೇ ಬೇರೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ಎಷ್ಟು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ? ಮತ್ತು ಮೋಟಾರ್ ಯಜಮಾನರುಗಳು ಎಷ್ಟು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ? ಈ ಮನೂಬೆಯನ್ನು ತಂದಿರುವ ಉದ್ದೇಶ ಏನಿದೆಯೋ ಆ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕೆ ಈ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೊಡಲಿ ಖಚ್ಚು. ತಾವು ಈ ಅಭಿಪ್ರಾಯಕ್ಕೆ ಕೈ ಹಾಕಿದರೆ ಇದು "ತನ್ನವರು ತನ್ನ ಮೂಲ, ಕುಂಟೆತ್ತು ಹೊಲಕ್ಕೆ ಮೂಲ" ಎಂಬ ಗಾದೆಗೆ ಸರಿಹೊಂದಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ನಾನು ಹೇಳಿದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಅಕ್ಷರವೂ ಸಹ ನಿಜವಾಗಿದೆ ಹೋದರೆ ನಾನು ನಿಮಗೆ ಶರಣು ಹೋಗುತ್ತೇನೆ. ಯಾವ ಅಕ್ಷರವೂ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗದೆ ಈ ಮನೂಬೆ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಪುನಃ ಬರುತ್ತದೆ. ಸೆರೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಇದನ್ನು ಕಳುಹಿಸಬಾರದು. ಆ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ವೆಸ್ಟ್‌ಇಂಡೀಸ್ ಇರುವವರು ಇದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಉದ್ದೇಶದಂತೆ ಹಣ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಇಂಟ್ರಿಸ್ಟ್ ಆಗಿ ಯಾರಾರೂ ಇದ್ದಾರೆಯೆಂದರೆ

ನಂ. 14 ಮತ್ತು ನಂ. 5. ಹದಿನಾಲ್ಕನೆಯ ನಂಬರಿ ನವರು ನನ್ನ ಪ್ರಾಣ ಸ್ವೀಕೃತರು ಐದನೆಯವರಿಗೂ ನನಗೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಚಿ. ಪಿ. ಬೋರಯ್ಯ (ಕೊಳ್ಳೆಗಾಲ).—ಜೂಜಿನ ಕುದುರೆಗಳ ರೇಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಂಕಿ ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಲ್ಲ!

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಹಾಗಾದರೆ ಹೆಸರುಗಳನ್ನೇ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಐದನೆಯ ನಂಬರಿನವರು ಶ್ರೀ ಮಾಲ ಮರಿಯಪ್ಪ. ಹದಿನಾಲ್ಕನೆಯ ನಂಬರಿನವರು ಶ್ರೀ ಎ. ಆರ್. ಬದರೀ ನಾರಾಯಣ. ಇವರಿಬ್ಬರಿಗೂ ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಇಂಟ್ರಿಸ್ಟಿದೆ. ಒಬ್ಬರು ನಿರಾತೋಷೀಕನಲ್ಲಿ ಆರು ಏಳು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಅವರ ಅಣ್ಣ ಮತ್ತೊಬ್ಬ ಭಾಮೈದನನವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ರೋಟರಲ್ ಆಗಿ ಇಡಿಸಿರುವರು. ಇವರ ಸ್ವೀಕೃತರು ಮಧುಗಿರಿಯಲ್ಲಿ ಆರು ಏಳು ಬಸ್ಸುಗಳ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್. ಶ್ರೀ ಎ. ಆರ್. ಬದರಿನಾರಾಯಣರವರು ಸಿ. ಕೆ. ಎಂ. ಎಸ್. ಬಸ್‌ಗೆ ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ತಾವು ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಯೋಚನೆಮಾಡಿ, ನಮ್ಮ ಮೆಮೋರೆಂಡಮಿನಲ್ಲಿ ನೋಟಿಸಿರುವ ಮುಕ್ಯಾಲು ಭಾಗ ಹಣಕಾಸು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಸಿಬ್ಬರಿನ ಸಂಬಳ ಮುಂತಾದವು ಹೋದಮೇರೆ 80 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಕೂಡ ನಮಗೆ ಮೋಟಾರ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿನಿಂದ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಕ್ರೀಕರ್‌ಚರಲ್ ಇತರ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರಿಂದ ದುಡ್ಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಸೇಲ್ಸ್‌ಟ್ಯಾಕ್ಸಿನಿಂದ ದುಡ್ಡನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಬೇಡಿ. ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಸೇಲ್ಸ್ ಕಮಿಷನೋಗ್ಗೆ ನೀಡುವ ಇತರ ಹಂಗಿನಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಿಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ. ಆಗ ತೊಂದರೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಸೇಲ್ಸ್ ಕಮಿಷಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಬಾರದು. ಸೇಲ್ಸ್ ಕಮಿಷಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಇರುವ ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕು. ದೇಶದ ಹಿತವೇ ನಮ್ಮ ಹಿತವೆಂದು ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾ ನಾನು ಇನ್ನೊಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಈಗ ನಮ್ಮ ಸ್ಪೀಚಿನಲ್ಲಿ ತಾವು ನಾಲ್ಕು ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಯಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಮೊದಲನೆಯ ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಮೋಟಾರು ನಡೆಸತಕ್ಕ ಜನ ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವ ರೀತಿ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಬಳ್ಳಾರಿಯವರು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಯಾರು ನಿಮಗೆ ಹಣ ಕೊಡುತ್ತಾರೋ ಅವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸ್ವಲ್ಪ ಏನಾಯಿತು ತೋರಿಸಬೇಕು. ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳೇ ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುವ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಗೃಹ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಂದು ಸಾರಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಕಮಿಷಿಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ, ಬಸ್ ಒನರ್ಸ್ ಒಂದು ರೆಪ್ರೆಸೆಂಟೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಈ ವಿಚಾರ ಅವರಿಗೆ ಮನವರಿಕೆಯಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. 1½ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ಕೊಡುವ ಜನಗಳಿಗೆ ತಾವು ಸ್ವಲ್ಪ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಆಗ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ನಿಮಗೆ ವಂದನೆಗಳನ್ನು ಅರ್ಪಿಸುತ್ತಾರೆ; ನಿಮಗೂ ಒಳ್ಳೆಯ ಹೆಸರು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದು

ರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಯೋಚನೆಮಾಡಿ ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೇ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳೇ ವಸೂಲಿಮಾಡತಕ್ಕ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri B. R. SUNTHANKAR (Belgaum City).—Mr Deputy Speaker, Sir, the Government is in a hurry to introduce uniform taxation throughout the State, but while doing so

Sri T. MARIAPPA.—Sir, we are accused of being very slow. There are 500 and odd Acts.

Sri B. R. SUNTHANKAR.—I may point out to the Hon'ble Minister the example of Bombay State. Bombay State is not in a hurry to introduce such uniform taxation there.

Sri T. MARIAPPA.—If the Hon'ble Member were to recall the speeches made on the floor of this House, he will see that almost all the members were of the opinion that as early as possible there must be uniform law all over the State.

Sri V. SRINIVAS SHETTY.—Not taxation.

Sri T. MARIAPPA.—Not taxation! Excuse me.

Sri B. R. SUNTHANKAR.—I am putting forth the grievances of the Bombay area, Sir. I was saying that this Government was in a hurry to introduce uniform taxation throughout the State, but that while doing so, it did not take into consideration that the new integrated areas are being heavily burdened with new taxation. I am afraid, this integration is taking its own revenge upon the newly integrated areas, because in the attempt to evolve uniform taxation, newly integrated areas, particularly, the Bombay area, is going to be hard hit. All the new taxation Bills are falling heavily upon us. To this Bill, there should be no objection; the motor vehicles must be taxed because they use and wear away roads. There is no objection to the taxation as such. But, the taxes should not be such as to kill the industry. I am afraid, Sir, the rates of taxation in this Bill are likely to kill the very industry; at least affect adversely.

Sri B. VAIKUNTA BALIGA (Minister for Law and Legal Affairs).—Sir, we have just heard another Hon'ble Member from the other side saying that the rates are very low.

Sri B. R. SUNTHANKAR.—The rates of taxation according to the schedule of the Bill are very heavy—I may say, colossal as compared to the existing rates of the Bombay area and the Hyderabad area. I will take the example of the passenger vehicles. In the case of passenger vehicles, the rate in the schedule is three times as that of the present rate in Bombay area and eight times as that of the existing rate in Hyderabad area. A passenger bus carrying 26 persons has to pay Rs. 251 every quarter at present in Bombay area and Rs. 91—8—0 in the Hyderabad area. But, according to this Bill, a passenger bus carrying 26 persons will have to pay Rs. 780—at the rate of Rs. 30 per passenger per quarter. So, this is very heavy taxation.

Sri T. MARIAPPA.—Will you kindly compare the rate in Madras? It is of an academic interest so far as Bombay is concerned, because bus service has been nationalised.

Sri B. R. SUNTHANKAR.—This heavy taxation will kill the private industry so much so, that private bus owners will have to close down their industry. The passenger bus in question will have to pay nearly nine rupees per day as taxes. I am not holding a brief for the bus owners. I am putting it from the point of view of the common man. The passenger fare will be enormously increased. The passenger will be made to pay such high rates which he will be reluctant to pay and which he cannot bear and ultimately, this will ruin the industry. That is my fear. Private passenger buses, most probably, will have to be closed down on account of the high rates and the State Transport will have to take up all these routes. But, Sir, the State Transport in the State is not very well organised and developed. So, I think, most of these routes will have to go without passenger buses.

Secondly, Sir, in the case of goods vehicles, I submit, the main defect of

this Bill is that no distinction is made between vehicles run by petrol and those run by diesel oil. They are treated on par. Vehicles run by petrol are generally charged at half rates. Here, they are charged at full rate. The rates in the schedule for goods vehicles are heavy when compared to the rates of Bombay areas. Comparison between the two rates will show to what extent the rates are higher. In schedule-Part A, item 3, I will compare the rates with Bombay rates.

Vehicles exceeding 20 Cwt. but not exceeding 30 Cwt. in weight, laden, the rate in the schedule is Rs. 145, while the existing Bombay rate is 66·8. Vehicles exceeding 45 Cwt. but not exceeding 60 Cwt. in weight, laden, the rate in the schedule is Rs. 212, while the existing Bombay rate is Rs. 106·8. Vehicles exceeding 60 Cwt. but not exceeding 85 Cwt. in weight, laden, the schedule rate is Rs. 252 while the Bombay rate is 159·8 rupees. Vehicles exceeding 85 Cwt. but not exceeding 110 Cwt. the schedule rate is 305 rupees, but the Bombay rate is Rs. 209—8—0. Vehicles exceeding 110 Cwt. but not exceeding 150 Cwt. in weight, laden, the schedule rate is Rs. 372 rupees, while the Bombay rate is Rs. 268—8—0. Vehicles exceeding 150 Cwt. but not exceeding 180 Cwt. in weight, laden, the schedule rate is Rs. 439, while the Bombay existing rate is Rs. 358—8—0. Similarly, vehicles exceeding 180 Cwt. in weight, laden, but not exceeding 200 Cwt. the schedule rate is Rs. 479, while the existing Bombay rate is Rs. 376.

So, this will show how the rates are heavy and how the Bombay area will have to suffer on account of these heavy rates. Sir, there are about 500 vehicles, according to my information, in Bombay area at present. They have to pay by way of taxation Rs. 18,40,000 approximately. But, on account of this Bill, they will have to pay nearly 54 lakhs. This will show, Sir, how our Bombay area will be subjected to heavy taxation. As this Bill is making vast changes, it may be sent for circulation for public opinion. Similarly, all such Bills to raise taxation in our area should have been

sent for circulation. Government have received several representations in connection with the present Bill. I hope that Government as well as the Select Committee will give due consideration to all these aspects and try to lessen the burden on the people of Bombay area.

Then, about clause 14, I submit, that this clause is an encroachment on the Motor Vehicle Act. This is only Motor Vehicle Taxation Act, and not Motor Vehicle Act. As this clause makes the permit issued under Motor Vehicle Act ineffective, this clause should be deleted because it is an encroachment on the Motor Vehicle Act.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The House will now rise and meet at 4.

The House adjourned for Lunch at Thirty Minutes past Three of the Clock and re-assembled at Four of the Clock.

[**Mr. DEPUTY SPEAKER** in the Chair.]

*ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ (ಕೃಷ್ಣರಾಜ ನಗರ).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಹೈದರಾಬಾದ್, ಮುಂಬಯಿ, ಮದ್ರಾಸ್, ಮೈಸೂರಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಏನು ಇದೆಯೋ ಅವುಗಳೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಕ್ರೋಡೀಕರಿಸಿ ಇಡೀ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಒಂದೇ ರೀತಿಯ ಕಾನೂನು ಅನ್ವಯಿಸುವಂತೆ ತಯಾರು ಮಾಡಿದ ಈ ಹೊಸ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇಷ್ಟು ಬೇಗನೇ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಕ್ರೋಡೀಕರಿಸಿ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿರುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಅಭಿ ನಂದನೆಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವುದು ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ನ್ಯೂನಾತಿಕ್ರಮಗಳು ಇರು ವುದು ನನಗೆ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಹೊಸ ಶಾಸನ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಉತ್ಪನ್ನ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಅರ್ಥ ಸಚಿವರು ಒಂದು ಮಾತು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಈ ಶಾಸನದಿಂದ ಅಷ್ಟು ಉತ್ಪತ್ತಿ ಬರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಅಸಂಭವವಾದುದು ಎಂದು ನನಗೆ ಮನವರಿಕೆಯಾಗಿದೆ. ಅದು ಹೇಗೆಂದರೆ ಈಗಾಗಲೇ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಮೇಲೆ ರೋಡ್ ಟೆಕ್ಸ್, ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ರೋಡ್ ಟೆಕ್ಸ್ ವಜಾಮಾಡಿ ಸೀಟಿಂಗ್ ಕೃಪಾಸಿಟಿಯ ಮೇಲೆ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿ ತೊಂದರೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಯಾವ ತರದ ರಸ್ತೆ ಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಟೆಕ್ಸ್ ಗೊತ್ತು ಮಾಡಲ್ಪಡುತ್ತಿತ್ತು. ಎಷ್ಟು ಮೈಲಿ ದೂರ ಮೋಟಾರು ಹೋಗುತ್ತದೆಯೋ ಅದಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣ ವಾಗಿ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಜೊತೆಗೆ ಸೀಟಿಂಗ್ ಕೃಪಾಸಿಟಿಯ ಪ್ರಕಾರ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು.

ಈ ಹೊಸ ಶಾಸನದ ಪ್ರಕಾರ ಯಾವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಹೋಗಲಿ, ಸೀಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ ಇರಲಿ, ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ರಸ್ತೆ ಇರಲಿ, ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಇರಲಿ, ಸೀಟಿಂಗ್ ಕೃಪಾ ಸಿಟಿಯ ಮೇಲೆ ಒಂದೇ ರೇಟ್ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ ತೊಂದರೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಫಾಯಿಡೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ಲೆಕ್ಕಹಾಕಿದ ಪ್ರಕಾರ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಯಾವ ದಾದರೊಂದು ವೆಹಿಕಲ್ ಅಂದರೆ 30 ಸೀಟ್ ಇರುವ ವೆಹಿಕಲ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ 40, 50, 55, 80 ಮೈಲು ಗಳವರೆಗೆ ರೂಟ್ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇ ಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಮಾಡಿ ನೋಡಬೇಕು. 40 ಮೈಲಿ ರೂಟ್ ಇದ್ದರೆ 3,301 ರೂಪಾಯಿ, 50 ಮೈಲಿ ರೂಟ್ ಇದ್ದರೆ 3,681 ರೂಪಾಯಿ, ಹೀಗೆ 80 ಮೈಲಿ ರೂಟ್ ಇದ್ದರೆ 4,821 ರೂಪಾಯಿ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಿಗೆ ಒಂಭತ್ತು ರಸ್ತೆ ಗಳು 40ರಿಂದ 80 ಮೈಲುಗಳವರೆಗೆ ರನ್ ಆಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಒಟ್ಟಾಗಿ ಒಂಭತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ 36,549 ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟೇ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹಿಂದೆ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಕಾನೂನಿನ ಪ್ರಕಾರ 34,200 ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು ಅಂದರೆ ಈಗ 2,349 ರೂಪಾಯಿ ಮೊದಲನೆಯಂತೆ ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಒಂಭತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಆಗುವ ಹಾನಿಯಾದಂತಾಯಿತು. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ 272 ರೂಪಾಯಿ ಹಾನಿ ಆಗುತ್ತದೆ. 80 ಮೈಲುಗಳೊಳಗೆ ಇರತಕ್ಕಂಥ ರೂಟ್ ಇರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು ಇದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಎಂದರೆ ಲಾಂಗ್ ರೂಟ್ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆ ಇರುವ 300-320 ಮೈಲುಗಳವರೆಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸು ನಲ್ಲ 42 ಸೀಟು ಇರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದಕ್ಕೆ 9,416 ರೂಪಾಯಿ ಆಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಈ ಹೊಸ ಶಾಸನದ ಪ್ರಕಾರ 5,240 ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಸಾಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ 4,176 ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಉಳಿದ ರೂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಲೆಕ್ಕಹಾಕಿ ನಾನು ತೋರಿಸಬಲ್ಲೆ. ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ವರಮಾನ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಆಗಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ವರಮಾನ ಹೆಚ್ಚಾಗ್ಗೆ ತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಅಸಂಭವವೆಂದು ನನಗೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ವರಮಾನ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಲಾಂಗ್ ರೂಟ್ ನವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾದರೆ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಅಂದರೆ 40, 50, 60 ಮೈಲು ರೂಟ್ ಇದ್ದವರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ರೂಟಿನ ಮೇಲೆ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ನಮ್ಮ ಮೂಲ ತತ್ವಕ್ಕೆ ವಿರೋಧವಾಗಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ ಅನೇಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಪರಿ ತೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ವಿಧಾನವೇ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿತ್ತು. ಅದಕಾರಣ ಅದನ್ನೇ ಅನು ಸರಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು ಎಂದು ನನಗೆ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ಸೀಟಿಂಗ್ ಕೃಪಾಸಿಟಿಯ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಧರಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ರೇಟ್ಸ್ ತತ್ವ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಯಾಕೆಂದರೆ ಸೀಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಸ್ಸು ಓಡಾಡಿದರೂ ಒಂದೇ ರೇಟು ಅಸ್ವಲ್ಪ ರೋಡಿನ ಮೇಲೆಯೂ ಒಂದೇ ರೇಟು ಗ್ರಾಮಾಂತರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲ ಓಡಾಡಿದರೂ ಒಂದೇ ರೇಟು ಆದರೆ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವೇರ್ ಅಂಡ್ ಟೀರ್ ರಸ್ತೆಗೆ ಅನು ಗುಣವಾಗಿ ಇರುತ್ತದೆ. ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವಾಗ ಈ ಅಂಶವನ್ನು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಗಮನದಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳ

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ)

ಬೇಕು. ಇಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ಎಷ್ಟು ದೂರ ಬನ್ನು ಓಡುತ್ತದೆ ರೋಡು ಎಷ್ಟು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಹಾಗೆ ಮಾಡದೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇ ರೇಟ್ ಹಾಕಿದರೆ ಅದು ಸರಿಯಾದದ್ದಲ್ಲ. ಮೆಟರ್ ರೋಡು ಇದ್ದರೆ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ ಇಷ್ಟು, ಚಾರ್ ರೋಡು ಸೀಮೆಂಟ್ ರೋಡು ಇದ್ದರೆ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ ಒಂದು ಆಣೆ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಚಾರ್ಜ್ ಮಾಡಬೇಕು. ರೋಡಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ತೆರಿಗೆ ಇರಬೇಕು. ಈಗ ಹೊಸ ಕಾನೂನು ಮಾಡಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಪರಿಣಾಮ ಏನಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಸಣ್ಣ ಫುಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ರೂ. 15, 20, 30 ಮೈಲುಗಳವರೆಗೆ ಓಡಾಡತಕ್ಕಂಥ ಮೋಟಾರು ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂಥವರಿಗೆ ಚಾರ್ಜ್ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುವುದಲ್ಲದೆ ವೇಲ್ ಅಂಡ್ ಚೇರ್ ಕೂಡ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುವುದು. ಅಂಥವರಿಗೂ ಮತ್ತು ಚಾರ್ ಸೀಮೆಂಟ್ ರೋಡಿನ ಮೇಲೆ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ ಒಂದೇ ಸಮಾನವಾಗಿ ಚಾರ್ಜ್ ವಿಧಿಸುವುದರಿಂದ ಅವರು ಇಂಥ ಸಣ್ಣ ಫುಟ್ಟು ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸುಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ನಮಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಅನುಕೂಲ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಅಂಶವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರು ಹಾಗೂ ಕಮ್ಯೂನಿಸ್ಟ್ ಮೆಂಬರರಾದ ಶ್ರೀ ನರಸಿಂಹನ್ ಅವರು ಹೇಳಿದರು ಇದು ಬಹಳ ಭಾರವಾದ ಚಾರ್ಜ್ ಆಗುತ್ತದೆ ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ ಎಂದು ಆದ್ದರಿಂದ ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಫುನರ್ ಎಮರ್ಜೆ ಮಾಡಬೇಕು. Incidence of taxation ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು, ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರ ಮೇಲೆ, ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಜನರ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಏಕೆಂದರೆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ ಇಷ್ಟರ ಮೇಲೆ ಚಾರ್ಜ್ ಮಾಡಕೂಡದು ಎಂದು ಇಂಡಿಯನ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಅಕ್ಟಿನಲ್ಲಿ ವಿಧಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾವು ಇಲ್ಲಿ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಅಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿಯೂ ಮಾಡಿಲ್ಲ; ಕಡಿಮೆಯೂ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅಕ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟೆಡ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಚಾರ್ಜ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೋ ಅಷ್ಟು ಮಾಡಬಹುದು, ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಎರವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕೊಡಬಹುದಾದ ಚಾರ್ಜಸ್ ಅಷ್ಟಾಗಿ ಹೆಚ್ಚುಕಡಿಮೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸೆಕ್ಷನ್ 20ರಲ್ಲಿ 'Assignment of proceeds of the tax' ಎನ್ನುವುದರಲ್ಲಿ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಧಾಯಕವಾಡಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. "There shall be paid to each local authority which prior to the commencement of this Act was being paid any amount..." ಈ ಬಿಲ್ ಜಾರಿಗೆ ಬರುವ ಹಿಂದಿನ ದಿವಸ ಎಷ್ಟು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅಷ್ಟನ್ನು ರೋಡರ್ ಅಥಾರಿಟಿನ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ಅಕ್ಟಿನ 107ನೇ ಸೆಕ್ಷನ್ ಹೀಗಿದೆ:

"Such portion of the following taxes, namely:—

(i) Vehicle tax.

(ii) Road tax on lorries, buses, and vehicles.

(iii) Service tax; and

(iv) Revenue on registration of immovable properties within the local limits of the District Board as may be assigned from time to time by the Government to the District Board shall form part of and be paid into the District Fund". ಅದರಲ್ಲಿ ರೋಡ್ ಸೆನ್ನು ಎನ್ನುವುದು ಸೇರಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ರೋಡ್ ಸೆನ್ನು, ಸರ್ವೀಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್, ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇವು ಮೂರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತವೆ. ಈ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಎಷ್ಟು ಭಾಗವನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆ ಭಾಗವನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನಿರ್ಧಾರವಾಗಿದೆ. ಈಗ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ಶಾಸನ ಜಾರಿಗೆ ಬರುವ ದಿವಸದ ಹಿಂದೆ ಅಥಾರಿಟಿನ್‌ಗೆ ಏನು ಬರಬೇಕಾಗಿದೆಯೋ ಅಷ್ಟನ್ನು ನಾವು ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ರೋಡು ಸೆನ್ನು ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಎರಡು ಸೇರಿ ಒಂದು ಮೊತ್ತ ಬರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳೋಣ. ಆ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷವೂ ಕೊಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ರೋಡ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಿದಂತೆ ಪರಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕೊಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಇವೊತ್ತು 100 ವಾಹನಗಳು ಇರುವುದು ನಾಳೆ 500 ಆಗಬಹುದು. ಬಸ್ಸುಗಳು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ತಿರುಗುತ್ತವೆ. ಹೀಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಿದಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಮೆದುಹೋಗುತ್ತವೆ. ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡಿಗೆ ಬರತಕ್ಕ ವರಮಾನ ಮಾತ್ರ ಮೊದಲೆ ಎಷ್ಟು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೋ ಅಷ್ಟನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಎನಾ ಮುಂದೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ, ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ವಾಹನ ಹೆಚ್ಚಿದಂತೆ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರ ರಸ್ತೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸಮೆದುಹೋಗುವುದರಿಂದ ಮೈಂಟೆನೆನ್ಸ್‌ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ರೋಡು ಸೆನ್ನು ಮತ್ತು ಸೀಟಿಂಗ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮರ್ಕ್ ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚಿನಿದ್ದೀರಿ. ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇನ್ನೊಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬಾಬಿ ನಿಂದ ಉತ್ಪನ್ನ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಖ್ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅವುಗಳಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಹಂಚಿ ಕೊಡಬೇಕಾದುದು ನ್ಯಾಯ ಮತ್ತು ಧರ್ಮ, ಇದಲ್ಲದೆ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಇದೆಯೋ ಅಷ್ಟನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದರೆ ಮುಂದೆ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೈನ್‌ಚೆನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹಣ ಸಾಲದೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಂದರೆ ಅವುಗಳಿಂದ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೈನ್‌ಚೆನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹಣ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಅದು ನೀತಿಗೆ ವಿರೋಧವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಕ್ಯಾನನ್ನು ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡಬೇಕಾದದ್ದು ಅತ್ಯವಶ್ಯಕ. ಇದು ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬಹುದಾದ ವಿಷಯ. ಇನ್ನು ಸೆಕ್ಷನ್

(4) (2)ರಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಹೇಳಿದೆ. "In case of

half-yearly and annual licenses, such rebate in respect of tax as may be prescribed shall be given." Half-yearly ಮತ್ತು Yearly ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗೆ ಮಾತ್ರ ರೂಲ್ ಪ್ರಕಾರ ಎಷ್ಟು ರಿಬೇಟ್ ಕೊಡಬಹುದೋ ಅಷ್ಟು ರಿಬೇಟನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಸೆಕ್ಷನ್ 7ರಲ್ಲಿ "Refund of tax" ವಿಷಯ ಹೀಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

"Where a tax on any motor vehicle has been paid for any period and it is proved to the satisfaction of the prescribed authority that the vehicle has not been used during the whole of that period, or a continuous part thereof, not being less than one calendar month, a refund shall be made of such portion of the tax and subject to such conditions as may be prescribed."

ಸೆಕ್ಷನ್ 4ರ ಪ್ರಕಾರ half-yearly ಮತ್ತು annual ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗೆ ಮಾತ್ರ ರಿಬೇಟ್ ಕೊಡಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಆದರೆ ಸೆಕ್ಷನ್ 7ರ ಪ್ರಕಾರ when a tax has been paid for any period ಎಂದರೆ quarterly ಆಗಿರಲಿ, ಅಥವಾ ಯಾವ ಪ್ರೀಯೆಡ್‌ಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ರಿಬೇಟಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಒಂದಕ್ಕೊಂದಕ್ಕೆ ಸಮಂಜಸವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಸೆಕ್ಷನ್ 16 'exemption from or reduction of tax' ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಿದೆ. (16) (3)ರಲ್ಲಿ ಹೀಗಿದೆ:

"All motor vehicles designed and used solely for carrying out agricultural operations on farms or farm lands shall be exempt from the payment of tax."

ಫಾರಂನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಫಾರ್ಮ್‌ನ ಮೇಲೆ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಎಂದರೆ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ಸ್ ಮುಂತಾದವುಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಎಗ್ಸೆಮ್ಪ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್‌ಗೆ ಮಾತ್ರ ಎಗ್ಸೆಮ್ಪ್ಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾದ ಅರ್ಥ. ಆದರೆ ತಾವು 'agricultural operations' ಗೆ ಈ ರೀತಿ ಎಕ್ಸೆಮ್ಪ್ಟೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ.

"For the purpose of this subsection the expression 'agricultural operation' shall mean filling, sowing, harvesting, crushing of agricultural produce or any other similar operation carried out for the purpose of agriculture but shall not include the transportation of persons or materials for the purpose

of agriculture or the transportation of agricultural produce."

ಸೆಕ್ಷನ್ 16 (3)ರಲ್ಲಿ ನೀಡಿದ ಎಗ್ಸೆಮ್ಪ್ಟನ್ ಕೊಟ್ಟಿರಿ. ಅದನ್ನು Explanationನಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿ ತೆಗೆದುಹಾಕಿದಿರಿ. ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಫೈನಲ್ ಮಾಡಿರುವವರು ಪೂರ್ಣ ವ್ಯವಸಾಯದ ಅನುಭವವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಅವರ ಒಂದು ವಾದ ಏನೆಂದರೆ:—ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ರಾರಿಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವುದರ ಬದಲು ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆಗೆ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ಇಲ್ಲವೇ ಬಾಡಿಗೆ ಹೊಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿದರೆ ಮಾತ್ರ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ತತ್ವವನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಲ್ಲಿ bona fide ವ್ಯವಸಾಯಗಾರನು ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆಗೆ ಗೊಬ್ಬರ ತರಲು ಅಗ್ಗಿಕರ ಚರಲ್ ಪೋರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲು, ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟಿನಿಂದ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬರಲು ಈ ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿದರೆ ಅದನ್ನು ಎಗ್ಸೆಮ್ಪ್ಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾದದ್ದು ನ್ಯಾಯ.

ತಾವು ವಜಾಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿರುವುದರಲ್ಲಿ ನನ್ನ ದೇನೂ ಅಭ್ಯಂತರವಿಲ್ಲ. ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಕಡೆ ವ್ಯವಸಾಯದ ಉದ್ಯಮಕ್ಕೆ ನೀಡಿದ ಎಕ್ಸೆಂಟ್ ಮಾಡಿದಂತೆ ತೋರಿಸಿ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಇದನ್ನು ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಬಾರದು. ವಜಾಮಾಡಿ, ಬೇಡ ಎನ್ನುವುದಿಲ್ಲ. ನಿಮಗೆ ವ್ಯವಸಾಯದ ವರಮಾನ ತೆರಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಇತರರ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬಂದರೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಿಟ್ಟು ಬಿಡಿ. ಅದನ್ನು ತತ್ವಶಃ ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಬೇಕು. ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು ಮತ್ತು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಭೂಮಿಯ ಉತ್ಪನ್ನ ಹೆಚ್ಚಾಗಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಏಕೀಕೃತ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯಲಿ! ಆದರೆ ಸೆಕ್ಷನ್ ಆಗಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಒಂದು ಟ್ರಾಕ್ಟರು ಕಟ್ಟುಹೊಲದರೆ ಅದನ್ನು ರಿಹೇರಿ ಗೋಸ್ಕರ ಮೈಸೂರಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡುಹೋಗಿ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ನಮ್ಮ ಮನೆ ನಾಲ್ಕು ಮೈಲಿಗಳ ದೂರವಿದ್ದರೆ, ಒಂದೊಂದು ಸಲ ಟ್ರಾಕ್ಟರಿನ ಡ್ರೈವರು, ನೇಗಿಲು ಮುಂತಾದ ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಟ್ರಾಕ್ಟರನ್ನು ಮನೆಯಿಂದ ಹೊರಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಪೊಲೀಸನವನು ಹಿಡಿದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ. ಆಗ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಫಾರಂನಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ನಮ್ಮ ಮನೆಗಳ ಹತ್ತಿರ ಕಣ ಅಲ್ಲಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಗೊಬ್ಬರ, ಗೊಡ್ಡುಗಳನ್ನು ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಳ್ಳಿಗಳಿಂದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಸೊಪ್ಪನ್ನು ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕಣದಿಂದ ಮನೆ ನಾಲ್ಕು ಅಥವಾ ಐದು ಮೈಲಿ ಇರಬಹುದು. ಅಲ್ಲದೆ ದವಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇವೆಲ್ಲ ವ್ಯವಸಾಯದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳೆಂದು ಡಿಫೈನಿಷನ್ ಮಾಡಿದರೆ ನನ್ನ ದೇನೂ ಅಭ್ಯಂತರವಿಲ್ಲ. ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರಿಗೆ ಎಕ್ಸೆಂಪ್ಟನ್ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶವಿದ್ದ ಸಕ್ಷದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾಗುವ ಯಾವ ಉಪಕರಣಗಳಿಗೂ ಎಂದರೆ ಟ್ರೀಲರ್ಸ್, ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ಸ್ ಮುಂತಾದವುಗಳಿಗೆ ವಿಧಿಸತಕ್ಕ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಜಾ ಮಾಡಬೇಕು

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ)

ಅದರಂತೆ ಒಂದು ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಮುಸೋದೆ ಯಲ್ಲಿ ಹಾಕಬೇಕು. “ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೋಸ್ಕರ” ಎಂದು ಒಂದು ವಾಹನದ ಅಥವಾ ಟ್ರಾಕ್ಟರಿನ ಹೆಸರನ್ನು ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿ ಅದೇ ಟ್ರಾಕ್ಟರಿನೋ ಅಥವಾ ವಾಹನವನ್ನೋ ಊರಿನಿಂದ ಊರಿಗೆ ಭತ್ಯೆ ವನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಹೊಡೆಯಬಹುದು. ಈ ರೀತಿ ದುರುಪಯೋಗವಾಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ತಕ್ಕ ಕ್ರಮ ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಸರಿಯಾಗಿ ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಸಮಿತಿಯವರು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಸರಿಯಾದ ಒಂದು ಮುಸೋದೆಯನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಬೇಕು.

ಈ ಸೆಕ್ಷನ್ನಿನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ಲೇನೇಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ “ಫಿಲ್ಲಿಂಗ್” ಎಂದಿದೆ. ಅದು ಏನು ಎನ್ನುವುದು ನನಗೇನೂ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. “ಫಿಲ್ಲಿಂಗ್” ಎಂದರೆ, ವ್ಯವ ಸಾಯ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವುದಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟ ಹೇಳಬೇಕು. So far as the term “earth filling” is concerned let the Minister explain what he means by that term. From the Bill I have not been able to understand what is meant by that, and how it forms part of agricultural operation. ನಮ್ಮ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಹಾರ್ವಿಸ್ತಿನಲ್ಲಿ ಒಕ್ಕೂಡ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಯಾವ ಯಂತ್ರ ಗಳೂ ಇಲ್ಲ. ಅವುಗಳನ್ನು ಯಾರೂ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರು ವುದೂ ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಹೊಸ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಇತರಕಡೆ ಇದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಗೊಬ್ಬರ ಗೋಡುಗಳನ್ನು ತರುವುದ ಕ್ಕಾಗಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿದರೆ ಅವು ವ್ಯವಸಾಯದ ಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಡುತ್ತದೆ. ಸಿಕ್ಕ ಕೂಲಿಗಾರರು ಗದ್ದೆ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಲು ನಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲ ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳಿಂದ ಭೂಮಿ ಯನ್ನು ಸಾಗುವಳಿ ಮಾಡಲು ಉಪಯೋಗಿಸು ತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳ ಸಹಾಯದಿಂದ ಸಾಗು ವಳಿ ಮಾಡಿದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಳೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಯಲು ಅನು ಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆ ನಾಟಿ ಹಾಕ ಬೇಕಾದರೆ ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಕೂಲಿ ಆಳುಗಳನ್ನು ಕರೆದು ಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಸಾಗುವಳಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಕಾಲದವರೆಗೆ ಈ ಕೂಲಿ ಆಳುಗಳು ಕೆಲಸಮಾಡಿ ಕೆಲಸ ಮುಗಿದ ಮೇಲೆ ಹೊರಟು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಕೂಲಿ ಆಳುಗಳು ನಿಕ್ಕದೆ ಇರುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ರೈತರು ಗಳು ಅವರ ಮನೆಯಲ್ಲಿರುವ ಹೆಂಗಸರು ಮಕ್ಕಳು ಎಲ್ಲರೂ ಈ ಸಾಗುವಳಿ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ತೊಡಗುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಇವೆಲ್ಲವೂ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿಷಯ ಗಳು. ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿತಿಯವರು ಈ ವಿಷಯಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವರೆಂದು ನಾನು ನಂಬಿ ದ್ದೇನೆ.

I think, I have covered all the points which I wanted to cover. All that I request is, the points that I have referred to may be considered by the Select Committee and necessary changes made.

*ಶ್ರೀ ಎಂ. ಲಿಂಗೇಗೌಡ (ಕನಕಪುರ).— ಸ್ವಾಮೀ, ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಅಸೋಸಿಯೇಷನ್ನಿನವರು ಮಾಡುವ ಕೆಲಸವೇನಿತ್ತೋ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ

ನಮ್ಮ ಟ್ರೆಜರಿ ಬೆಂಚುಗಳ ಕಡೆಯಿಂದಲೇ ಉತ್ತಮ ವಾದ ಸಲಹೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಅವೆಲ್ಲ ಬಹು ಮುಖ್ಯ ವಾದಂತಹವುಗಳೇ.

Sri Kadidal MANJAPPA (Sringeri).— That shows we are safeguarding the interest of the public.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಲಿಂಗೇಗೌಡ.— ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಅವರ ಇಂಟರೆಸ್ಟನ್ನು ಸೇಫ್‌ಗಾರ್ಡ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಮ್ಮಿಂದ ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟನ್ನು ನಾವು ಸೇಫ್‌ಗಾರ್ಡ್ ಮಾಡು ವುದು ಬಂದಿತೆ ನಿಜ.

ಈಗ ನಾನು ಕೆಲವು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೊಡ ಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಯಾವ ಕಡೆ ಯಿಂದಲೂ ಬಂದಿಲ್ಲದಂತಹ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿ ದ್ದಾರೆ. ಟ್ರಾಕ್ಟರಿನನ್ನು ಒಂದೇ ಸಮ ಮಾಡ ಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿದೆ.

4-30 P.M.

ಮದರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇದೆ, ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದಿನಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಕಡಮೆ ಇದೆ; ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯಸ್ಥವಾಗಿದೆ. ಹಿಂದೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಈ ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ನು ಹಾಕು ವಾಗ ಇಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳು ಯಾವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ, ಅದಕ್ಕನು ಸಾರವಾಗಿ ಎಷ್ಟು ರೋಡ್ ಸೆಸ್ ಹಾಕಬಹುದೆಂದು ನೋಡಿ ನಿಗದಿಮಾಡಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನ್ಯಾಷನ ರೈಸೇರ್ಷ್ ಅದಮೇಲೆ ಒಂದೆರಡು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವವರ ಕಷ್ಟ ಹೇಳತೀರದು. ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಬಹುಶಃ ಮೋಟಾರು ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಅಸೋಸಿಯೇಷನ್ನಿನವರು ತಮ್ಮ ಹತ್ತಿರಕ್ಕೆ ಬಂದು ಹೇಳಿ ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಏನೇ ಆಗಲಿ, ಅವರ ಕಷ್ಟಗಳು ಬಹಳ ಇವೆ. ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡ ಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವೇನೋ ಇದೆ. ಟ್ರಾಕ್ಟ ಕೊಡೋಣ. ಆದರೆ ಕೊಡುವಾಗ ಇರತಕ್ಕ ಕಷ್ಟಗಳನ್ನೂ ಸಮಿಸ ಬೇಕಾದದ್ದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಕರ್ತವ್ಯ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರ ಮನೋಭಾವ ಯಾವರೀತಿಯದೆಯೆಂದರೆ, ಮದ ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇದೆ; ಅದನ್ನು ಮಿಕ್ಕಕಡೆಗೂ ಸಮ ನ್ಯಯಮಾಡೋಣ ಎಂಬುದೊಂದೇ, ಅದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ನಾವುಬರೀ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇರುವಕಡೆಗೂ ಗಮನಕೊಡುವುದು ಬೇಡ, ಬರೀ ಕಡಮೆಯಿರುವ ಕಡೆಗೂ ಗಮನಕೊಡು ವುದೂ ಬೇಡ. ಮಧ್ಯಸ್ಥವಾಗಿರುವ ಕಡೆ ನಿಗಾ ಕೊಡು ವುದು ನ್ಯಾಯ. ಇದರಿಂದ ತಮಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಾಗಿಲ್ಲದೆ ಮದರಾಸಿನ ದನ್ನೇ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗೂ ಹಾಕಿದರೆ ಹೈದರಾಬಾದಿನ ವರಿಗೆ ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಬಹುದು.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಹೊರಗಡೆ ಇರತಕ್ಕ ಕಾನೂನನ್ನು ಜಾರಿಗೆತರುವಾಗ ನಮ್ಮ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಅಕ್ಟ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿನ ಪೊಲೀಸಿನವರಿಗೆ ಯಾವರೀತಿ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಇದ್ದೇವೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ, ಮದರಾಸಿ ನಲ್ಲಿ ಯಾವರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಯಾವರೀತಿ ಒವರ್ ಲೋಡ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ವರ್ತಿಸುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಿಗಾದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ನಾವು ಸೂಕ್ತಮಾರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದದ್ದು ಅಗತ್ಯ. ಮೈಸೂರು ದೇಶ ದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಹಾಲಿ ತೊಂದರೆಯಿರುವುದು ಸರ್ಕಾರದಿಂದಲ್ಲ: ಪೊಲೀಸಿನವರಿಂದ, ಇದು ಎಲ್ಲ ರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರತಕ್ಕ ವಿಷಯ. ಯಾರೂ ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ ಅಷ್ಟೆ. ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಪೊಲೀಸಿನವರಿಗೆ

ಕೊಡುವುದನ್ನು ಮಾಮೂಲು ಎಂದು ತಮ್ಮ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ಬರೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಸಾಧಾರ್ಣವು ಏರ್ಪೆ ಎಂದು ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆ ಅಷ್ಟೆ. ದಾರಿಯಲ್ಲಿ 2-3 ಪೋಲೀಸ್ ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳಿದ್ದರೂ ಅಷ್ಟಕ್ಕೂ ನಾಲ್ಕು ನಾಲ್ಕು ಆಣೆಯಂತೆ ಲೆಕ್ಕಹಾಕಿಕೊಂಡು ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಡ್ರೈವರು ಮಾಲೀಕನಿಗೆ ಲೆಕ್ಕ ಒಪ್ಪಿಸುತ್ತಾನೆ. ಪ್ರತಿಸ್ವೇಚ್ಛೆ ನಲ್ಲಿಯೂ ಅಲ್ಲಿ ಕಾನ್ಸ್ಟೇಬಲ್ ನಿಂತಿರಲಿ, ಇಲ್ಲದಿರಲಿ, ಅಲ್ಲಿರುವ ಪುಸ್ತಕದಮೇಲೆ ನಾಲ್ಕು ಐತ್ತು ರೂಪುಮಾಡಿ ಹೊರಟು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಪೋಲೀಸರ ಈ ಕಾಟವನ್ನು ನೈಲ್ಡು ತಾವು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ತಾವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡುವಾಗ ಈ ಕಾಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದರಕಡೆ ಮೊದಲು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಸಿಕ್ಕಾಪಟ್ಟಿ ಒಬ್ಬ ರೋಡ್ ಮಾಡುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು, ನಿಜ. ಇದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದರೆ ಕಾನೂನನ್ನು ಬಿಗಿ ಮಾಡಿ. ಸ್ವೆಪರ್ ಪೋಲೀಸನವರನ್ನು ಬೇಕಾದರೆ ನೇಮಕಮಾಡಿ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯವರ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಇದನ್ನು ಬಿಡಿ. ಪೋಲೀಸನವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಕೊಡಬೇಡಿ. ಇದನ್ನು ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಯಾರೂ ಉಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಪೋಲೀಸ್ ಸ್ಟೇಷನ್ ದಫೇದಾರರಿಗೆ 5 ರೂಪಾಯಿ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಕೊಡಲೇಬೇಕು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಪೋಲೀಸ್ ಸಬ್‌ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ ಅಥವಾ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ ಮನೆಯಲ್ಲೇ ನಾದರೂ ಹೆಚ್ಚುಗಟ್ಟಲೆ ಇತ್ತಂದರೆ ಬಸ್‌ನವರಿಗೆ ಬಂತು. ಏನೋ ರಾಮೋತ್ತಮಕ್ಕೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಂದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಾಮಾನನ್ನೂ ತರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಇರತಕ್ಕ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳೂ ಉಳಿಯಬೇಕು, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬರಬೇಕು ಎಂದಿದ್ದರೆ, ಈ ಪೋಲೀಸನವರ ಕಾಟವನ್ನು ಮೊದಲು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅನೇಕ ನಷ್ಟ ನಷ್ಟ ಬಸ್ಸಿನವರು ಬಸ್ ಒಡೆದಿರುವುದನ್ನೇ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ತಾವಿಗೇ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಿರುವುದರಲ್ಲೂ ಕೆಟ್ಟರೋಡುಗಳಿರುವ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಒಳ್ಳೆಯ ರೋಡುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ತಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತೀರಿ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೆ ಈ ಕಷ್ಟವೇರಿ. ಇಷ್ಟವಿದ್ದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನೂ ನೀವೇ ತೆಗೆದುಕೊಂಡುಬಿಡಿ. ಹಾಗಿಲ್ಲದೆ ಅವರೂ ಇರಲಿ, ನಾವೂ ಇರೋಣವೆಂದು ಹೇಳಿ ಒಳ್ಳೊಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ತಾವು ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡು ಕೆಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು, ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿ, ಪೋಲೀಸನವರಿಂದ ಕಾಟವನ್ನು ಕೊಡಿಸಿ, ಅವರನ್ನು ಹಾಳು ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಸೆಲೆಕ್ಟೆಡ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹೋದಾಗ ಇದನ್ನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಪೋಲೀಸನವರ ಹಾವಳಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

*Sri ANNA RAO GANAMUKHI (Afzalpur).—Mr. Speaker, Sir, while welcoming this Bill I should like to offer a few comments on the various aspects thereof. I find that the object as mentioned in the Statement of Objects and Reasons is to bring into being a uniform rate structure throughout the new Mysore State. The Bill has been prepared keeping in view the relevant provisions contained in the respective laws in

force in the integrated areas. So, the relevant provisions in the Hyderabad Act, Mysore Act, Madras Act and Bombay Act must have been kept in view. But I find from the schedule that the Government has in view mainly the ceiling or the incomes in Madras. They have been taken into consideration while fixing the rates. If we go through the Hyderabad Act and the Bombay Act, we will see that the rates are a little lower there, but in framing this Bill the Government has kept in view mainly the highest incomes accruing from this tax. Therefore, I am constrained to say that the Government wants as much revenue as possible from the motor vehicles.

Secondly, I find that the roads have not been mentioned. The classification of roads has also not been mentioned. Clause 3 says: "A tax at the rates specified in Part A of the Schedule shall be levied on all motor vehicles suitable for use on roads, kept in the State of Mysore". So, what is a road? Is it an alley or street or concrete road, metal road or fair weather road? It does not mention what roads they are. I think it would have been better for the framers of this Bill to define what a road is. What sort of road is it? Is it an asphalted or concrete road? It is not clear from this clause whether it is a national highway or a State highway or a district highway or a bye-way or a municipal road or a district board road. Nothing has been mentioned here. Therefore, it is very necessary that such a distinction should be made between roads and roads. Otherwise, while fixing the rates, it will very much burden the owners of vehicles who run them on hire.

Clause 20 mentions about the assignment of the proceeds of the tax, I am constrained to say that in this clause Hyderabad has been omitted while allotting a share from out of the proceeds of the motor vehicles tax, Bombay, Mysore, Madras and Coorg have been mentioned, but Hyderabad has been left out. I do not know what the object behind this omission is. If a particular share is going to be given to these areas, then I do not know why Hyderabad has been deprived of its

(SRI ANNA RAO GANAMUKHI)
share. It appears that a certain portion out of the proceeds of the motor vehicles tax was being given to the local authorities in the other States and so the same thing has been maintained in this clause. If the Hyderabad Government was not giving any share out of this income to the local authorities there, then it does not justify the new State not to give any share out of the proceeds of this tax to the local authorities in Hyderabad. Sub-clause (1) (ii) of clause 20 provides that "a sum equivalent to the average annual income derived by such local authority during the three years ending on the 31st day of March 1957" shall be paid to each local authority. I think that the taxes envisaged here are the toll tax, octroi, wheel tax, etc., from which a certain portion will be allotted to the various local authorities. But here there is no provision about the share which will be given to the local authorities in Hyderabad area. This omission cannot be justified on any ground other than narrowmindedness. If no amount was fixed by the former Hyderabad Government or if no amount was being given by the Hyderabad Government to the local authorities there, it is open to the new Mysore Government to fix the same so that the local authorities in Hyderabad area also may be benefited out of the proceeds of this tax. I have no grievance against the provision made in sub-clause (1) (ii) because along with the other municipalities and local authorities the Hyderabad local authorities also will get their share, but I cannot understand the omission of Hyderabad in sub-clause (1) (i) of clause 20. This omission is completely unjustified and I hope the Government will correct this defect in the Bill and will allot some share to the Hyderabad local authorities also.

Another thing that I would like to mention about the Hyderabad region is that we have got some cart roads there where the owners of vehicles ply their vehicles on hire. Under the Hyderabad Act the tax is Rs. 3 per quarter for a seated passenger, but in this Bill the tax has been fixed at Rs. 30 per seated passenger. That means

this Bill proposes a tenfold increase on the Hyderabad rate. I do not know whether in other areas any private vehicles are plying. I also do not know what sort of roads they are. They may be fair weather roads or District Board roads. I may tell the House that in Hyderabad all the P.W.D. roads and other roads have been nationalised. When they are nationalised, then I think there is no justification for imposing any tax on vehicles plying on those roads because those roads are entirely meant for Government vehicles. Under the circumstances, I submit that the owners of vehicles who are plying their vehicles on cart tracks should not be taxed so heavily. If they are taxed like that, it will impinge not only on their income but also on the traffic and the convenience offered to the travelling public. Therefore, I think that this rate of Rs. 30 per seated passenger is very heavy and it does not do any credit to Government to raise the rate to such a high level.

Then, Sir, I feel that the motor vehicles tax should not exceed the Madras rate. I see from the Schedule that there is some increase in the goods vehicles tax. I feel that this increase should not exceed the Madras rate because in the Report of the Taxation Enquiry Commission it has been mentioned that the Madras rate should be the ceiling and whatever rate is fixed by the State Government should not exceed the Madras rate.

Now, coming to the automobile industry, the automobile industry and roads are dependent upon each other. Roads can develop only from out of the income derived from the taxes paid by vehicles. Vehicles will ply on roads only when there are good roads in the State. Therefore, these two are interdependent. We must get tax from the motor vehicles or from the Central Road Fund so that we may improve the condition of our roads. Not only that, we must also construct new roads. I agree that the State Government should raise revenue by way of vehicles tax, but, at the same time, it should be within the ability of the motor owners to pay such taxes.

As regards motor cycles, the Taxation Enquiry Commission has recommended that a flat rate should be put for motor cycles and tri-cycles. Here I find that some distinction has been made between motor cycles and tri-cycles and there is some increase in the rate of tax. I feel that there should be no distinction between these two and a flat rate of tax should be imposed on both so that the owners of motor cycles may not suffer.

There is a welcome feature in the Bill. The Taxation Enquiry Commission has suggested that, in the case of passenger buses, the seating capacity should be the determining factor for putting tax and in the case of goods vehicles the laden weight should be the determining factor. I find that this principle has been followed in this Bill.

In the end I would refer to clause 19 which says that no local authority shall levy a tax or toll on any motor vehicle. In Hyderabad the municipalities were levying toll tax and wheel tax. I think this clause does not make any distinction between the toll and a tax. What is that tax is not clear. Whether it is octroi tax is also not clear from the provision. Therefore, levy of toll tax on any vehicle is not fair.

In the case of octroi, I should like to mention that many of the municipalities in Bombay area are missing this octroi tax. So, this has not been mentioned here. Whether it would be done away with is also not made clear. Octroi tax is also a tax. So far as toll tax is concerned, it is a bottle-neck. This octroi tax also creates a bottle-neck. The Transport Advisory Committee at its meeting has said that this octroi should only be imposed on last point where the goods are consumed or used ; but, in between, vehicles should not be stopped and no octroi should be levied. This Bill has not said anything about octroi. Wheel tax is not a motor vehicle tax ; it is called a wheel tax. So the wheel tax and the toll tax should be done away forthwith and it is a welcome feature that this Bill has provided for that. So far as Hyderabad is concerned, we are levying toll tax and wheel tax and out of the motor

vehicle tax, nothing was allowed by the Government to the municipalities, whereas, on the other hand, here some amount was fixed by the Madras, Bombay and other areas and that amount was being given to the local bodies. Therefore, I request the State Government to amend this clause by including the Hyderabad municipalities also. Now, five lakhs of rupees have been provided for additional compensation to be paid to the local bodies for the loss of income from wheel and other taxes and tolls. I think, from this, Hyderabad is not going to get even a pie ; whereas other areas are going to get. Therefore, it is quite in the fitness of things that Hyderabad municipalities and local bodies also are allotted equitable sums so that they may also get the benefit. Regarding the distribution of this amount of 5 lakhs, I do not know whether the municipalities have been consulted in this matter or whether they have called for the incomes which these bodies were getting from the toll tax and other taxes. This sum of five lakhs is only an estimation of the Government. Whether it is based on any statistical data, I am not able to understand. Anyhow, I feel that the Hyderabad local bodies also get something on equitable basis. It is not right on the part of Government to leave aside Hyderabad case because the former Hyderabad Government was unjust and they were not giving anything to the Hyderabad municipalities. It was provided in the Madras Act that the municipalities which were going to be formed in future would also be given a share out of this vehicle tax. But, here I find that if in future there are any cities or towns where municipalities can be formed, they are not going to get a single pie out of this. I feel that if in future, municipalities are going to be formed, they should also be given their due share.

Lastly, I plead with the Government to create a State Road Fund so that this amount cannot form part of the consolidated fund of Mysore State. That fund should be non-lapsable and it should be earmarked only for the extension of road system. With these remarks, Sir, I close. Thank you.

ಶ್ರೀ ವೈ. ವೀರಪ್ಪ (ಹೊಳೆನರಸೀಪುರ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇರತಕ್ಕ ಈ ವಾಹನತೆರಿಗೆ ಮನೂದೆಯ ಮುಖ್ಯಧ್ಯೇಯವೇನಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಒಂದು ಸಮಾಕರಣ ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಮನೂದೆಯನ್ನು ತಂದಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಒಂದು ಕಾನೂನುಮಾಡಿ ಇದರಿಂದ ತಮ್ಮ ಆದಾಯವನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ಮನೂದೆಯನ್ನು ತರಲಾಗಿದೆಯೇ ಎನಿಸಿ ಇದನ್ನು ಆ ಒಂದು ಸಮಾಕರಣ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ತಂದಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರು ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ತಮ್ಮ ನೆರವನ್ನು ನೀಡಲೇಬೇಕು. ಅದೇ ರೀತಿ ಸರ್ಕಾರ ಕೂಡ ಆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳ ಹಿತಸಾಧನೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೊತ್ತಿದೆ ಅಥವಾ ಅವರ ಹಿತಸಾಧನೆಗೇನಾದರೂ ಈ ಮನೂದೆಯಲ್ಲಿ ಅಂಥ ಶುಭ ಸೂಚನೆಗಳಿವೆಯೇ ಎಂದು ನೋಡಿದರೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಅಂಥ ಯಾವ ಒಂದು ಶುಭ ಸೂಚನೆಯೂ ಇದ್ದಂತೆ ಕಾಣುತ್ತಿಲ್ಲ; ಈಗಾಗಲೇ ನಮ್ಮ ಮಿತ್ರ ರಾದರೂ ಶ್ರೀ ಅಣ್ಣಾರಾಯರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಮೂರು ದೊಡ್ಡ ರೋಪಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಮನೂದೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವಾಹನಗಳು ಯಾವ ಯಾವ ತರಹ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಹರಿಯುತ್ತಿದ್ದರೆ—ಯಾವ ಯಾವ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಎಷ್ಟೆಷ್ಟುತೆರಿಗೆ ತೆರಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾನಿಗೇ ಏತಕ್ಕಾಗಿ ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆಂದರೆ ಈ ದಿವಸ ಅನೇಕ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ನಾನು ಕಂಡಿರುವ ಹಾಗೆ ಬಹಳ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಿಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರಿಂದ ಯಾವ ತರಹ ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ದೊರೆತಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಳ್ಳಿಗಳ ಕಡೆ ಆ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಡೆಸತಕ್ಕವರಿಗೆ ಬಹಳ ಲುಕ್ಕಾನೂ ಮತ್ತು ತೊಂದರೆಗಳೂ ಆಗುತ್ತವೆ.

[Mr. SPEAKER in the Chair.]

ಆದರೆ ಅವರು ಈ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಎಲ್ಲ ಎಲ್ಲವಾದ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ತೆರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಯಾವಾಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹಾಗೆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಂದ ವರಮಾನವನ್ನು ಅಪೇಕ್ಷಿಸುತ್ತಾರೋ ಆಗ ತಾವೂ ಸಹ ಅವರಿಗೆ ಏನೇನು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು, ಇವರ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಏನಿದೆ, ಎಷ್ಟಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅರಿತರಬೇಕು. ಆದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಆದಾಯ ಬರಬೇಕೆಂಬುದೊಂದೇ ಮುಖ್ಯವಲ್ಲ. ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜನರಲ್ಲಿ ಬಡವರಾದವರೂ ಮತ್ತು ಕೂಲಿಗಾರರಾದವರೂ ಇದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇನ್ನು ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಸರ್ಕಾರ ಅವರಿಗೆ ಸಹಾಯಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಬಾಬುಗಳೊಂದೂ ಇದರಿಂದ ಹಾಗೆ ಕಂಡುಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೈದರಾಬಾದಿನ ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದರು. ಅದೇವಾದ ಸರಿಯಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ Statement of Objects and Reasonsನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವುದನ್ನೇ ಪುಷ್ಟೀಕರಿಸುವುದಾದರೆ ಆ ಹೈದರಾಬಾದಿನವರ ತತ್ವವನ್ನು ನಾವೂ ಸಹ ಅಡ್ಡಾಪ್ತ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಸರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಸಮೀಕರಣ ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ

ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದ್ದು ಅಷ್ಟು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲ, ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದ ಫೋರಣೆಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಾಬಿನಲ್ಲೂ ಜನರಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಯ ಭಾರ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಅನೇಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ವರಮಾನ ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಸರಕಾರದ ಒಂದು ಘನ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಸೋಶಿಯಲಿಸ್ಟಿಕ್ ಪಾರ್ಟಿ ಆಫ್ ಸೊಸಾಯಿಟಿ ಅಂದರೆ ಸಮಾಜವಾದಿ ಸಮಾಜ ರಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಸರಕಾರ ಒಂದು ಕಡೆ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಸಂತೋಷಕರ. ಆದರೆ 30 ರಿಂದ 80 ಮೈಲು ಬಸ್‌ರೂಟ ಇರುವ ಮತ್ತು 200 ಮೈಲು ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಇರುವ ಬಸ್‌ಮಾಲೀಕರು ಒಂದೇ ರೀತಿ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕಡಮೆ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಓಡಾಡಿಸುವ ಬಡ ಮಾಲೀಕರು ಅಷ್ಟೇ ಕೊಡಬೇಕು ಹಾಗೂ ದೂರದವರಿಗೆ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಇರುವ ಸಾವುಕಾರ ಮಾಲೀಕನೂ ಅಷ್ಟೇ ಕೊಡಬೇಕು ಬಡವರಿಗೂ ಬಲ್ಲದರಿಗೂ ಒಂದೇ ರೀತಿಯಾಗಿರುವುದು ಯಾವ ಧಕ್ಕಾ! ಎಲ್ಲರ ಆರ್ಥಿಕ ಮಟ್ಟ ಒಂದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಇದೆ ಎಂದು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಬಡ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಇರಬೇಕಾದುದು ನ್ಯಾಯ. ಈ ಒಂಶವನ್ನು ಮನೂದೆಯು ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹೋದಾಗ ಪರಿಶೀಲನೆಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

ಈ ಮನೂದೆಯ 16ನೇ ಕ್ಲಾಜಿನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ಲನೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಹೇಳಿದೆ:—

“Explanation.—For the purpose of this sub-section the expression “agricultural operation” shall mean filling, sowing, harvesting, crushing of agricultural produce or any other similar operation carried out for the purpose of agriculture but shall not include the transportation of persons or materials for the purpose of agriculture or the transportation of agricultural produce.”

ಇದರಿಂದ ರೈತಾಪಿ ಜನರ ಹಿತಕ್ಕೆ ದಕ್ಕ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಕ್ಲಾಜ್ 16 ಸಬ್‌ಕ್ಲಾಜ್ (3) ಆಶಾದಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ರೈತರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. “All motor or vehicle designed and used solely for carrying out agricultural operations on farms or farm lands shall be exempt from the payment of tax” ಎಂದು ಇರುವುದು ಬಹಳ ಸಂತೋಷಕರ. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ಲನೇಷನ್ನಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೆ ನಿಜವಾಗಿ ಉತ್ಪಾದನಾಕರವಾಗಿಲ್ಲ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ರೈತನು ಗೊಬ್ಬರ ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ರೈತನಿಗೆ ಹಸಿರು ಗೊಬ್ಬರ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ರಾಸಾಯನಿಕ ಗೊಬ್ಬರದ ಪ್ರಚಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹಸಿರು ಗೊಬ್ಬರದಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಕೆಲವರ ಅನುಭವ ಇದೆ. ಅದುದರಿಂದ ಗೊಬ್ಬರವನ್ನು ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವಾಹನ ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವಾಹನದ ಮೇಲೆ ಟಾಕ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕಾಗುವುದು. ವ್ಯವಸಾಯದ

ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಾಹನದ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ವ್ಯವಸಾಯದ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಒಯ್ಯುವಾಗ ಸಹ ವಾಹನದ ಮೇಲೆ ತರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ರೈತನ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಸುಂಕದ ಭಾರ ಹೇರುವುದು ನ್ಯಾಯವಾದುದಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರಿಗೂ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೂ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರಿಗೂ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಈ ಮಸೂದೆಯು ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹೋದಾಗ್ಗೆ ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಗ್ಯ ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಲಾಗುವದೆಂದು ನಾನು ಅತಿಶಯತ್ರೇನೆ. ನಮ್ಮ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರಿಗೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅರ್ಥಿಕ ಮಟ್ಟ ಜಾಸ್ತಿ ಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಸಂತೃಪ್ತಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ಅಭಿನಂದಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri V. P. DEENADAYALU NAIDU (Cubbonpet).—Mr. Speaker, while agreeing with the views expressed by most of my friends, I would like to approach this problem from a different angle. Starting from the Financial Memorandum, I would like to point out that the additional compensation to be paid to local bodies is estimated at Rs. 5 lakhs, but that will not be very accurate. I would like to substantiate my argument. Look at clause 20 in Chapter III. Every one of the local bodies in the State of Mysore, at least so far as the old Mysore is concerned, is acquainted with the problem. Clause 20 (1) says:

“there shall be paid to each local authority, which prior to the commencement of this Act was being paid any amount under section 22 of the Mysore Motor Vehicles Taxation and Tolls Act, 1951...”

It has been the common grievance and a number of representations have been made to the Government that the compensation paid is inadequate for the simple reason that the number of vehicles on which we base the present compensation or contribution by the Government relates back to 1936-37 so far as the City area is concerned. Even in the Corporation of Bangalore, there is a small distinction. In Civil Area, a revision was made some time in 1948. Therefore, these figures on which the compensation is paid to the local bodies is not based

on the latest figures or at least with reference to the figures that are prevalent today with regard to the number of vehicles that are plying on the road. Therefore, I am bringing this first basic idea to the notice of the House while the Government are thinking of revising this law so as to bring about uniformity throughout the State. I am also bringing it to the notice of the Government that a number of representations have been made to them and the Government are committed to the position. In fact, I know definitely certain assurances are given to these local bodies including the Corporation of Bangalore that the question of compensation will be revised at the time when these laws are going to be uniformly formed. Therefore, the question as to the amount that is being paid today will have to be considered by the Government because the interest of local bodies is as much the responsibility of the Government as it is of any of the members here.

Sri T. MARIAPPA.—I think there seems to be some mistaken impression or notion about the compensation to be paid to the local bodies. They seem to mix up two ideas, namely (1) inadequacy of funds at the disposal of local bodies and (2) their claim for higher grants from Government from whatever sources it may be. But the question of compensation is closely related to the rights acquired under several Acts.

ಶ್ರೀ ಕುಂದೂರು ರುದ್ರಪ್ಪ (ಚನ್ನಗಿರಿ).—ಆವರನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೇಳಿ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿಯೇ ಮಾತನಾಡಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

Sri T. MARIAPPA.—The House may kindly excuse me. I am only trying to inform my friend of the legal provisions of the several Acts under which compensation was paid. Compensation was determined for the right that was acquired at that time. That right is no longer there for local bodies. They cannot claim for increased compensation now at this late hour. I know that the number of vehicles has increased. But the

(SRI T. MARIAPPA)

question is that the local bodies' right to levy toll has been subsequently taken away. Therefore, the Hon'ble Members are aware that compensation can only be paid for an existing right which is proposed to be acquired and not for a right which does not exist. It is entirely an independent question that local bodies should get more grants from the Government, and there I am practically one with you. But don't connect the two issues. The local bodies will be entitled to a higher grant when an increased number of vehicles ply on the road if they are entitled to levy under the existing law. Suppose we are going to acquire that right. Then they are entitled to a higher compensation when the right is acquired. If they say that the number of vehicles is increased and as such the wear and tear of the road is great and they have to be repaired more frequently and therefore more grants should be given, is a different question. Kindly don't connect this with the issue of compensation. That is my submission to the House.

Sri V. P. DEENADAYALU NAIDU.—I am grateful for the explanation. But still, the problem remains and the problem will only be clear when we look into the very provisions of this Act. If the Hon'ble Minister looks into the provision of Section 22 of the Mysore Motor Vehicles Taxation and Tolls Act, 1951, that will make it very clear as to how this compensation is determined. Then you can judge whether the Government would be justified in having the compensation determined on the basis of data collected as early as 1936. I will leave it to you even now to examine the matter. The matter is going to be referred to the Select Committee and I just want to focus the attention of the Committee on this aspect. For instance, there is a municipality in the State of Mysore which gets Rs. 6 as compensation. That is because you have not revised it.

Sri T. MARIAPPA.—There are municipalities where not a single pie of

compensation is given because they were not levying toll at that time. It may be Rs. 6 or Rs. 60 or Rs. 6 lakhs. But the question is, when that right is acquired compensation has to be paid and that is determined in these several cases. That is the point I want to make clear. I know each local body wants more money. That is entirely an independent question. The compensation was determined at the time when the right was acquired, it is being continued to be paid.

Sri K. PUTTASWAMY.—But the Municipal Councils refuse to appreciate.

Sri V. P. DEENADAYALU NAIDU.—I think at least the Municipal Council Presidents will be able to appreciate it because we are sitting there to preside over the deliberations. What is happening is we cannot divorce ourselves from this major problem and the major problem is tagged on to this and that is about the maintenance of roads. In the absence of Road Fund that has not been created, I thought that some suggestion would come in this Act because maintenance of road is closely allied and akin to this problem. In fact for the maintenance of roads we look to this legislation. In the interest of local bodies, it would not be correct for the Government to expect these local bodies to approach them time and again for grants and such other reliefs. Here, we have got an opportunity to suitably amend so as to see that the Local Boards maintain the roads properly. But it has not been done. Therefore, I crave the indulgence of the Government to concentrate a little more to revise those figures of the vehicles that are plying. I may also incidentally bring to the notice of the Hon'ble Minister—perhaps he has not been made aware—the efforts that we have made in order to revise this compensation. Special staff was deputed to the Deputy Commissioner's office in order to collect the latest figures of the vehicles that have been plying on the roads in Bangalore. That is done at the cost of the Corporation. This is perhaps the most appropriate time to which the Local Bodies are looking forward and perhaps it is mostly

also due to the promises that are made by the Government to these local bodies and Corporation that they are expecting for more funds.

There is another aspect which our Minister will be able to appreciate. The Local Bodies are mechanising the very system of transport. Let me take vehicles. Today, where carts were being used by the Local Bodies they have been replaced by lorries and buses. This is a constant encroachment on the proper maintenance of roads. For all this we are looking forward to the Government for adequate compensation. But here we are not making provision for adequate compensation for these local bodies nor are we creating any Road Fund. There is another vital lacuna or omission in this Bill to the detriment of these local bodies. Do you still continue to authorise these local bodies to collect any other levy or tax? I do not see that any such authorisation is given here. That is how I interpret the Act. Therefore, that again is another matter on which the Government will have to focus their attention.

I therefore once again remind this aspect, as this is the only occasion when you can think of bringing the idea of compensation and thus solve so many allied and connected problems which are tagged on to the question of compensation to local bodies. If our Hon'ble Minister thinks this is a different aspect, I do not know when again we can take up this question and how we can give relief to these local bodies. Here, as I can see, there is no specific provision under which the local bodies can go on with any other form of taxation. On the other hand, there is an indication of taking away the power of even the local bodies. Now to give only a striking instance, in the City area as compared to the Civil area, at least 3 to 4 times of vehicles are plied. What is the compensation that is given by the Government? Here also there is a distinction maintained. In the City Area with four times the number of vehicles the compensation is 56,000 whereas in the Civil Area the compensation that is paid to the Corporation is Rs. 1,55,000, where the number of

vehicles are only one-fourth the number in City Area.

Sri L. S. VENKAJI RAO.—For how many vehicles?

Sri V. P. DEENADAYALU NAIDU.—For one-fourth the number of vehicles. This is the distinction made under one law in one area like Bangalore Corporation. These anomalies must be eradicated. We are aiming at uniformity in law for several areas that have come in but there is no uniformity of law even within Corporation area of Bangalore. Such being the case, I am not able to see any uniformity of law here. Under the same law, in the City of Bangalore there is a distinction and disparity between the City and Civil areas.

Think of these anomalies and the distinctions maintained in the City which does not in any way satisfy or bring about the very principle of uniformity of law. These distinctions must be rectified and for doing so, this is the appropriate time. I know the Government recently in 1942 enhanced the tax on vehicles and thereby Government is getting a revenue of nearly Rs. 5 to 6 lakhs. So, Government must also see that, when they get more tax by way of this vehicle taxation, adequate compensation should be paid to the Local Bodies. When there is a revision of taxation and when they are getting more money, I do not see any reason why they should not give adequate compensation to the Local Bodies. When the Local Bodies came forward with the request that some more compensation should be given, the Government rightly pointed out to the legal difficulties in the way of making such a grant. But now this is the proper time when you can remedy and give legal sanction for making such a grant and see that there are no more legal impediments in the statute. If these anomalies are not remedied, I do not know how you can really help these Local Bodies without offending the provisions of this legislation. That is an impossible proposition. Are you thinking of bringing in any amendment? It is quite unnecessary. Therefore this is the most appropriate time and I hope the members of Select Committee,

(SRI V. P. DEENADAYALU NAIDU)

will take into account the latest figures of the cars that ply on these roads and determine adequate compensation.

5-30 P.M.

SRI C. K. RAJAIAH SETTY (Chick-naikanahalli).—Mr. Speaker, Sir, If we look to the financial memorandum, it will be seen that after all Government will get a net income of Rs. 17 lakhs and odd in excess as compared with the previous figures. We are also aware that in Coorg this tax is not levied on vehicles. Probably, the schedules that are given will not give any substantial income to the Government. This income of Rs. 17 lakhs and odd is nothing when we take into consideration the increased volume of vehicles.

I do not want to oppose this Bill, but there are some considerations which this House should take into account. We are all aware that so many buses are running only for short distances and there should be a slab system in respect of buses running less than 50 miles. When this Bill goes to the Select Committee, I hope the Committee will consider the question of fixing the rates on a slab system. The Hon'ble Member Sri Channabasappa suggested a slab from 40 to 80 miles. I am sure that no bus runs less than 80 miles usually, but there are some buses which make two or three trips and therefore the total mileage will be something more than what our friend expects. That is why I am putting forth the suggestion that we should take into consideration a return journey of 100 miles—50 miles for going and 50 miles for coming—for the purpose of fixing slab. We may fix an enhanced rate above 100 miles.

Regarding exemptions to local bodies, I feel that what Sri Deenadayalu Naidu said just now is really a sorrowful state of affairs. A municipality like Chick-naikanahalli is completely exempted from this tax. I do not know how far the Government is capable of implementing it. I, as a Municipal President, have been writing to the Government for the last three years, but so far I have not received an acknowledgment.

This is the state of affairs. I was, however, happy to see the figures given in the financial memorandum. But when I looked into all the facts, I found that after all the Government do not care to implement what has been passed into law.

My Hon'ble friend Sri Narasimhan said yesterday that the Government of India has not taken into consideration the question of transport in the Second Five-Year Plan. I am sure my friend is not aware of the current facts and if he had looked into the current facts, I think he would not have expressed that opinion. In this connection, I should like to quote from the Hindustan Year-Book.

“Motor Vehicles (Amendment)

Act to amend the Act of 1939 was passed in 1956. The Act provides for the implementation of the motor transport reorganisation schemes of the State Governments and several other measures connected with the planned development of motor transport in the country. The Act will facilitate the development of motor transport generally in the country to meet the additional demand on transport created by the large scale development of industries. The Act contains the provisions for the nationalisation of motor transport service. It also seeks to remove the defects of the old Act. The set provides for the establishment of Inter-State Transport Commission which would be appointed by the Central Government. There is also provision for the payment of compensation to private operators whose transport undertakings are nationalised before the expiry of their permits.”

This clearly shows that even the Central Government has taken notice of the importance of road transport. The development of road transport has to be in proportion to the development of industries and it should be in keeping with the economic conditions of the country. Even looking to these figures, the total number of vehicles manufactured in India can meet the demand for transport in India. My Hon'ble

friend said that no automobile industry has come up in India, but I may tell him that the Government of India has entered into a contract with some firm to start the automobile industry in India. Already, there are four units in India, namely, the Premier Automobiles, the Ashok Motors, the Hindusthan Motors, and the Tata Locomotives. These four companies can manufacture as many vehicles as India needs at present. There is also another restriction placed by the Government of India and it is that only 70 per cent. of the materials used for the manufacture of these vehicles should be imported and that the balance of 30 per cent should be manufactured here only. This clearly shows that the Government of India has taken a progressive step in starting the automobile industry in India. The only thing is that, in the Second Five-Year Plan, Government has given more importance to basic industries and not to the automobile industry. This industry is thrown out to the private sector. In the private sector also this industry is encouraged to a great extent and Government has assured that for a period of at least 20 years it will not think of nationalising these industries. This is as a sort of protection and encouragement to these industries.

I was much pained to see one clause in this Bill regarding standing passengers. For standing accommodation they propose to charge something under the new Bill. I do not know why in a progressive socialistic State people are required to go standing in buses over long distances though they pay for travel. I do not know why Government should not give more licences for more buses instead of allowing the existing buses to carry standing passengers and charge them the same rate as sitting passengers. Those passengers are required to go standing and yet to pay the same fare as sitting passengers is something which we cannot understand in a socialistic State which we want to be. When compared with other countries, we are far behind other countries in the matter of transportation. In America there is no question of any tax income from transport. The Government does not

earn anything from this tax. Transport is regarded as an essential need of the community. But in our country, the way in which passengers are treated is something below the dignity of an Indian.

Then, Sir, Government should think of a uniform rate for all passengers in all areas. It seems that in Kollegal the passenger rate is one anna, in Madras parts it is seven pies. I think that in Madras they have got a slab system between 50 miles and 80 miles. For this slab, it is necessary that Government should not enhance the passenger rate, because the condition is such that we have reached the saturation point and people cannot afford to pay any more high rate. With these few suggestions I welcome this Bill.

ಶ್ರೀ ಕುಂದೂರು ರುದ್ರಪ್ಪ (ಚನ್ನಗಿರಿ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವ ಮನೋಧೇಯವನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮನೋಧೇಯವು ಸರಕಾರದವರು ಈಗ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮಾತ್ರ ಹಾಕಿ, ಈ ವರ್ಷ ನಿಜವಾಗಿ ಒಂದಕ್ಕೆ 30 ರೂಪಾಯಿಗಳೆಂದು ವಿಧಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಒಂದು ಸರ್ವಿಸ್ ಬಸ್ಸು ಸುಮಾರು 40 ಮೈಲಿ ದೂರ ಓಡಿದರೆ, ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ತುಮಕೂರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೂ 30 ರೂಪಾಯಿ ನಿಜವಾಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕು. 80-100-250 ಮೈಲಿಗಳ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ಸಿನ ಮಾಲೀಕನು ನಿಜವಾಗಿ 30 ರೂಪಾಯಿ ನಿಜವಾಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿದರೆ ಕೊಡುತ್ತಾನೆ. ಇದರಿಂದ 40 ಮೈಲಿಗಳಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕನು ಒಂದೇ, 100-150 ಮೈಲಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ತಿರುವುದಕ್ಕೂ ಒಂದೇ ಆದರೆ, ಆ ಬಸ್ಸು ಮಾಲೀಕನ ಸ್ಥಿತಿ ಏನಾಗುತ್ತದೆ? ಇಲ್ಲಿಂದ ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ಚಾರು ರೋಡುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ ಒಂದೇ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡಿನ ಐ.ಎ.ಎಸ್. ರೋಡುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ ಒಂದೇ ಸ್ಥಿತಿ ಆದರೆ, ಅವಾಗ ಈ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಏನು ಉಳಿಯುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಮೊದಲು ಆರುಕಾನು, ಏಳುಕಾನಿನಂತೆ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದುದು ಹೋಗಿ ಈಗ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬ ಪಾಸೆಂಜರು ನಿಜವಾಗಿ 30 ರೂಪಾಯಿನಂತೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದರೆ, ಒಂದು ಕ್ಯಾಬ್‌ಗೆ 200 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಅಥವಾ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ 800 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. Long journey ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅಷ್ಟೇ ಹಣವನ್ನು 40 ಮೈಲಿ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಕೊಡಬೇಕೆಂದರೆ ಅವರ ಗತಿಯೇನು? ಅದನ್ನು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ರೀತಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿ ಸರ್ಕಾರದ ಹಣ ಕಾನೂ ಜಾರಿಯಾಗಬೇಕು ಎಂದು ಫೈನಾನ್ಸ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್‌ಗೆ ಹೇಳಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅವರು ಸಂವಿಧಾನವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದರೆ, 40-50 ಮೈಲಿ

(ಶ್ರೀ ಕುಂದೂರು ರುದ್ರಪ್ಪ)

ಒಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಟ್ಟರೆ, ಆಗ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಎಷ್ಟು ಕಡಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಯೋಚನೆಮಾಡಿರಿ. ತಾವು ಕುರಿತು ಮಾಡಿದರೆ ಅನೇಕ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಈ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಆಗ ಇದರ ಸಂಪಾದನೆಯೆಲ್ಲಾ ಆ ಲಾಂಗ್ ಜರಿಯವರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. 40-35 ಮೈಲಿಗಳ ಫಾಸಲೆಯೊಳಗೆ ಒಡಿಸತಕ್ಕವರಿಗೇನೂ ಫಾಯಿದೆ ಇಲ್ಲ. ಈ ದಿವಸ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಬಸ್ಸನ್ನು ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿ ಒಡಿಸಲ-ದೂರವಾಗಿಯೇ ಒಡಿಸಲ ಹೊಸರಾಗಿ ಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ಧಾರ್ಮಿಕಗಳಿಗೆ 35-40 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸರಿಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದರ ಮೇಲೆ ಬಾಡಿಗೆ ಕಟ್ಟಿಸುವ ಫಾರ್ಮುಲಾಗಳು—ಅನಂತರ ಈ ಹಕ್ಕಾರು ತೆರಿಗೆಗಳು, ಮತ್ತೆ ಪೊಲೀಸರಿಗೆ ಬೇರೆ ಲಂಚ. ಹೀಗಾದರೆ ಆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಇನ್ನೆಲ್ಲ ಉಳಿಯಬೇಕು? ಈ ದಿವಸ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಹ ಒಂದೊಂದು ರೈಸಿನಲ್ಲೂ ಕಾಲಗಂಟೆಗಳಿಗೊಂದರಂತೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಒಡುತ್ತಿವೆ. 12 ಘಂಟೆಗೊಂದು ಬಸ್ ಬಂದರೆ 12½ ಘಂಟೆಗೊಂದು, 12½ ಘಂಟೆಗೊಂದು ಹೀಗೆ ಬಸ್‌ಗಳು ಒಡುತ್ತಿವೆ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಕಾಂಪಿಟಿಷನ್ ಇರುವಾಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದರೆ ಏನೋ ಆ ಲಾಂಗ್ ಜರಿಯವರು ಉಳಿಯಬಹುದು. ಈ ಪಾರ್ಟ್ ಜರಿಯವರಲ್ಲಾ ಪಾಪರಾಗಿ—ಹಾಳಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ದಿನದಿನಕ್ಕೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೀಗೆ ಹಾಕಬಹುದೆಂದು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಮಾಲೀಕರುಗಳೂ ಕೂಡ ಈ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೇಗೆ ಉಪಾಯಮಾಡಿ ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಆಲೋಚನೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಯೇ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ದಿವಸ 30-35 ಜನರು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸೀಟಿಂಗ್ ಕಡಮೆ ಮಾಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್ಸಿಗೆ 12-8-0 ಸೀಟಿಂಗ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸೆಸ್ಸು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದರು. ನಾಳೆ ದಿವಸ ಆ ಲಾಂಗ್ ಧಾರ್ಮಿಕರು 45-50 ಜನರು ಕೂಡುವ ಧಾರ್ಮಿಕ 30 ಜನರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಟಿಂಗ್ ಹಾಕಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಮಾಡಿ ಅವರು ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ಸಿಗೂ 200-300 ರೂಪಾಯಿ ಕಡಮೆ ಮಾಡಿ ಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಈ ಧಂದೆಯಲ್ಲ ಇಂಥ ಉಭಯ ಸಂಕಟಗಳಿರುತ್ತವೆ. ತಾವೇನಾದರೂ ಈ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಬಸ್‌ಗಳವರಿಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಿಸಿದಲ್ಲಿ ಲಾಂಗ್ ಜರಿಯವರು ತಮ್ಮ ರೈತರುಗಳ ಮನಾಪಲ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವರು. ನಾನು ಅನುಭವದಿಂದ ಹೇಳತಕ್ಕ ಮಾತುಗಳಿವು. ಈ ದಿವಸ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರ ಅವಸ್ಥೆ ಆ ಜಟಿಲಗಾಡಿಯವರಿಗಿಂತಲೂ ಕೆಳಗಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ತನಕ ಯಾರಾದರೂ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಪೊಲೀಸರಿಗೆ ಲಂಚ ಕೊಡದೆ ಒಡಿಸಿದ್ದೇನೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನಾನು ಅವರಿಗೆ ಶರಣಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಕೈ ಎತ್ತಿ ಮುಗಿಯುವೆನು. ಕಾನ್‌ಸ್ಟೇಬಲ್‌ನಿಂದ ಹಿಡಿದು ಗ್ರೇಡ್‌ವಾರ್—ಎಸ್. ಐ.ವರೆಗೂ ಇದೆ. ಪೊಲೀಸಿನವರ ಮುಂದೆ ನಮ್ಮ ಆಟವೇನೂ ನಡೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಬಸ್ಸು ಪೆಟ್ರೋಲಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಒಡೀತು, ಆದರೆ ಪೊಲೀಸಿನವರಿಗೆ ಲಂಚ ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಆ ಬಸ್ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮೊದಲು ಒಂದೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಬಸ್ ಪೆಟ್ರೋಲನ್ನು ಕೊಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೊಂದು ಡಿವಿಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಮೊದಲು ಒಂದು ಪೆಟ್ರೋಲಿಗೆ 12 ಪೆನ್ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು, ಈಗ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಆಯಿತು—ಈಗ 10 ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಈಗ ನಿಮ್ಮ ಮುಂದಿರತಕ್ಕ ಮನೂಬೆಯಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ವಿಚಾರವಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಕುಂದೂರು ರುದ್ರಪ್ಪ.—ಡಿವಿಷನ್ ಮಾಡಿರುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮಗೆ ದುಡ್ಡು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬರಲೆಂದು ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೂ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಬಂದಿದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಆ ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಸಮಿತಿಯವರು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಲೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ತಿಳಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಹಣವನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಸೆಳೆಯಲು ಹೋದರೆ ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. I.V.C. ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರೇನೂ ಈವರೆಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕಡಿಮೆ ಮೈಲಿಗಳ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಾಡಿಸುವ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಉಳಿಯಬೇಕು. ಪೊಲೀಸರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತಿರುವ ಲಂಚವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು ಹಾಗೂ ಒವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡದಂತೆ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಬಂದೋಬಸ್ತ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದುದು ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ರೈತರು ತನ್ನ ಸ್ವಂತಕ್ಕಾಗಿ ಎಂದರೆ, ಗೋಬ್ಬರ, ಧಾನ್ಯ ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾಗುವುದು. ಆದರೆ ರೈತನ ಸ್ವಂತ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆಂದು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ದುರುಪಯೋಗ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಾಗದಂತೆ ನರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಈಗ ತಾವು ಪೆಟ್ರೋಲನ್ನು ಕೊಡಲು ಡಿವಿಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಬಹಳ ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಪೆಟ್ರೋಲನ್ನು ಮೊದಲಿನಂತೆ ಕೊಡಲು ಅವಕಾಶವಿರಬೇಕು. ರೈತರು ಮತ್ತೆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಉಳಿಯಬೇಕು. ಮತ್ತು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯ ಬರಬೇಕು. ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯ ಹೆಚ್ಚಾಗಬೇಕು. ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಈ ಬಿಲ್ಲು ಹೋದಾಗ ಈ ಎಲ್ಲ ಅಂಶಗಳನ್ನೂ ಗಮನದಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಉಳಿಯಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣ ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

*Dr. T. PARTHASARATHY.—I am not going to indulge on a detailed study of the individual rates of taxation over vehicles, as my friend Sri Narasimhan has exhausted all the points, almost to the limit, yesterday. I will however stress on the several discrepancies in the policies and principles as enunciated in this enactment. In promulgating this Bill, the Government has forgotten that raising taxation level under the guise of bringing about uniformity would go against the very principle of a socialist pattern of society. They should have, on the other hand, nationalised the whole transport, be it vehicular traffic, passenger traffic or

goods traffic. In nationalising the whole system of transport, I think the Government would have become the owners of the whole system and then this unnecessary increase in taxation, with plenty of discrepancies, which gave room for so much of discussion, would have been kept out. I have observed that when it comes to the question of enunciating and enacting laws, there is absolutely no uniformity, but when it comes to taxation, Government say they have brought uniformity. Then why not bring about uniformity in nationalisation also? They have allowed several rich people to own fleets of buses and earn tons of money. I know these people have certain influence over the policy-makers and hence they have to be allowed to maintain their fleet of buses.

Coming to the next point. This exemption of vehicles designed for agricultural operations—even if it amounts to an offence to our ryots—I would say, should be avoided. I am just wondering whether this exemption and whether this advantage goes to the poor raiyat or to the so-called raiyat who is a very rich man owning land. An ordinary raiyat cannot own a tractor. It is the rich who enjoys all the luxuries in life who owns tractors. In fact, we can have appreciated exemptions if we had co-operative farming in our State. I do not know if the explanation to clause 16(3) is enough, because under the term 'agricultural operation', they may transport persons or materials. So, even this exemption has to be deleted. Otherwise, it almost destroys the very principle of hired goods traffic or hired passenger traffic. They could even use the tractors and trailers for travelling all over the State. I am against this exemption of motor vehicles engaged in agricultural operations because it will never be agricultural operations, but it will be political operations or personal operations. In fact, I would request the Hon'ble Minister to give exemptions to school buses from taxation. I would deprecate the Government in not giving exemption for school buses which ply from school to various houses so that at least the cost of education in primary, middle and high schools may

be less. Sometimes, the bus fare for the school children is higher than the school fees. I therefore request the Government to exempt vehicles carrying school children to schools. We doctors ply vehicles on mercy trips and they should be exempted.

A MEMBER.—Don't you charge for your visits?

Dr. T. PARTHASARATHY.—That is for existence. The agriculturist is exempted though he sells his grain. So, also, I sell my profession. The vehicles we use should be exempted from tax.

Sri B. VAIKUNTA BALIGA.—Is it exempted anywhere in any country?

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—Why he himself should advocate his case?

Dr. T. PARTHASARATHY.—I am urging this so that the poor man may get medical aid. In Clause 18 regarding utilisation of the proceeds of taxes, there are three sub-heads. I do not find therein that the proceeds of taxes on buses are used on road repairs or for building new roads. In fact, the Road Fund is never used for that. Probably, it goes for the administration of not only this Department but for other Departments also and for entertainments by the Government. I would rather prefer that the Hon'ble Minister earmarks the remaining portion of the proceeds of the tax purely for road building. You may call that 'Road Fund'. You must not use it for other purposes. Now, with regard to compensation to be paid to local bodies, the proposed allotment of Rs. 5 lakhs for the whole State is microscopic when compared to the income that the Government would get out of motor tax and I would request the Hon'ble Minister to reconsider this question particularly in the case of bigger cities like Bangalore. Regarding essential services like fire engines, etc. which are used for mercy purposes, they should be free of tax. They rarely run on road except in emergency cases. There would not be much wear and tear of the roads and therefore they should be exempted from tax.

(DR. T. PARTHASARATHY)

I would request the Government to nationalise the whole transport system and hand over the buses to the Corporation.

Lastly about the havoc done by the Police. Many members have strongly criticised the police, stating that they were exacting more tolls and extra taxation from the owners. But, I feel the fleet owners are partly responsible. If they strictly adhere to the domains of law and if they pay the correct taxes and have the necessary certificates correctly, I do not think they need fear the police. Unfortunately many of the owners do not pay taxes in time and therefore they naturally make themselves liable to pay more tax than what is to be paid to the Government. So criticism of the policemen is also self-criticism of the bus owners.

I would like to impress on the Government the need to nationalise the entire transport system and not to allow millionaires to handle large number of fleets of buses. For example the C. P. C. organisation is having about 45 to 50 buses and if it is nationalised it would form a very good revenue to the Government.

ಶ್ರೀ ಎ. ಎಸ್. ದೂದ್ವಾನಾಯಕ್ (ಹೊನ್ನಾವಳ್ಳಿ).— ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೇ, ಈ ವಾಹನದ ತೆರಿಗೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳಲ್ಲೂ ನೂಕುವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ನಾನು ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಿಟ್ಟಿರುತ್ತೇನೆ.

ಈಗ ನಿಮೆಂಟು ಕಾಂಕ್ರೀಟು ರೋಡುಗಳಲ್ಲಿ ಟಾರು ರೋಡುಗಳಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುವ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಗಳಂತೆ ಈ ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನಲ್ಲಿ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುವ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆಯೂ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಈ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಟೈರುಗಳು, ನುಮಾರು 6-8 ತಿಂಗಳುಗಳ ಕಾಲ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬರುವುದು ಎಂದು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲೆಯೇ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬಾರದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಒಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಒಡಾಡುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳಿಗೆ ಅಷ್ಟು ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದಕಾರಣ ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುವ ವಾಹನಗಳು ಬಹುತೇಕವಾಗಿ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಒಡಾಡುವುದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದು ನೂಕುವುದು. ಈ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ರಿಪೇರಿ ಕೂಡ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ವಾಹನಗಳು ಈ ರೀತಿಯಾದ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಒಡಾಡುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳ ಸ್ಪಿಂಗುಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಉಪಕರಣ

ಗಳು ಬಹಳ ಬೇಗ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿ ಅವನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕೂಡ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಡೆಸುವವರಿಗೆ ತುಂಬ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೊದಲು ರಿಪೇರಿಮಾಡಿಸಿ ವಾಹನಗಳ ಒಡಾಟಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಅನುಕೂಲಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಈ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿರುವುದು ನೂಕುವುದು. ಈ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲ ಕಡೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಾಕು ಕಾರರುಗಳೇ ಇಟ್ಟಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಬದವರೂ ಸಹ ತಮ್ಮ ಜೀವನೋಪಾಯಕ್ಕಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಈಗ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುವುದರಿಂದ ತುಂಬ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಹಿಂದೆ ಒಂದು ರಸ್ತೆಗೆ ಮೈಲಿಗೊಂದು ಇದರ ಬಡ್ತಿ ಒಂದೂವರೆ ಆಣೆಯಿಂದ ಎರಡಾಣೆಯವರೆಗಿತ್ತು. ಈಗ ಅದು ಎಂಟರಿಂದ ಹತ್ತು ಆಣೆವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಉಪಕರಣಗಳ ಬೆರೆ ವಿಪರೀತ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಈ ವಾಹನಗಳನ್ನು maintain ಮಾಡುವುದೇ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ಈ ಸ್ಪೆಡ್‌ಫಂಡುರೋಡುಗಳಲ್ಲಿ ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಅಲೋಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ಅನಾನುಕೂಲಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ. ಈ ಸ್ಪೆಡ್‌ಫಂಡು ರೋಡುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಒಡಾಡಲು ಬಿಡುವುದು ಉತ್ತಮ. ಉದಾಹರಣೆಯಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ಈಗ ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ ಎಂದು ಬಿಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಕೆಲವು ಮುಖ್ಯವಾದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ; ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಸಣ್ಣ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದೇ ಇಲ್ಲ, ಇದರಿಂದ ಹಳ್ಳಿಯವರು 8-10 ಮೈಲಿಗಳಿಂದ ನಡೆದು ಕೊಂಡು ಬಂದು ಈ ಬಸ್ಸಿಗಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾದು ನಿರಾಶರಾಗಿ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. ಆ ಮೇಲೆ ಈಗ ನೀದಾಬರವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ವೇಳೆ ಈ ಬಸ್ಸನ್ನು ಒಂದು ಗಂಟೆ ಅಥವಾ ಮುಕ್ಕಾಲು ಗಂಟೆಕಾಲ ಕೆಲವು ಜಾಗಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಟ್ಟು ಅನಂತರ time keep up ಮಾಡುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಸಿಕ್ಕಾಪಟ್ಟಿ speed ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಸ್ಸನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ. ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಾದುದರಿಂದ ಇವರನ್ನು ಯಾರೂ ಕೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅದೇ ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್ಸಿನವರಾದರೆ ಪೊಲೀಸಿ ನವರು ಹಿಡಿದು ಅವರನ್ನು ಚಾರ್ಜ್‌ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಮೊನ್ನೆ ನಡೆದ ಒಂದು ಸಿದ್ಧನವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಹುದು. ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಒಂದು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ಸು ಅರಸೀಕೆರೆಯ ಬಳಿ 100ನೆಯ ಮೈಲಿ ಕಲ್ಲಿನ ಹತ್ತಿರ ಬಂದಾಗ ಒಂದು ಅಪಘಾತ ನಡೆಯಿತು. ಈ ಅಪಘಾತವಾದಾಗ ಬೆಳಗ್ಗೆ ನುಮಾರು 9½ ಗಂಟೆಯಿಂದ ರಾತ್ರಿ ಹತ್ತು ಗಂಟೆಯವರೆಗೆ ನಾವುಗಳೆಲ್ಲ ಪೋನ್‌ಮಾಡಿದರೂ ಸಹ ಸರಕಾರಿ ರಿಲೀಫ್ ಬಸ್ಸು ಬರಲಿಲ್ಲ. ಆದರಿಂದಾಗಿ ಆ ಬಸ್ಸಿನವರು ಹೆಂಗಸರು ಮಕ್ಕಳು ಹುಡುಗರು ಹಾಗೆಯೇ ರಾತ್ರಿ ಉಪವಾಸದಿಂದ ನಾಯಬೇಕಾದ ಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿತು. ಹೀಗೆ ಈ ರೀತಿ ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿಯೇ ಆದರೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಕೂಡ ಸರಿಯಾದ ಏರ್ಪಾಡುಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಈಗ ಈ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದಲೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಸ್ಪೆಡ್‌ಫಂಡು ರೋಡುಗಳಿಗಾಗಿ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ ಒಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

ಈ ಮಧ್ಯೆ ಟ್ರಿಪ್ಪಿಂಗ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಿಷಯ ಹೇಳಿದರು. ಇದಕ್ಕೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುವುದು ನೂಕುವಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಟ್ಯಾಕ್ಸರುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಧಾನ್ಯ ಬೆಳೆಯಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದು, ಆ ಕಡೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುವುದು ನಮಂಜನವಲ್ಲ. ಗೊಬ್ಬರ, ಗೋಡು ಮತ್ತೆ ರೈತರಿಗೆ ಬೇಕಾದ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆಗೆ ಸಾಗಿಸುವುದು ಇನ್ನು ಮೇಲೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಟ್ರಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುವುದು ನೂಕುವಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿ ನಾನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ

Mr. SPEAKER.—The House will now adjourn and meet again at 1 P.M. Tomorrow.

The House adjourned at Five Minutes past Six of the Clock to meet again at One of the Clock on Friday, the 2nd August 1957.